



TUGAS AKHIR - RI 141501

DESAIN INTERIOR STASIUN SURABAYA KOTA SEBAGAI KONSERVASI BANGUNAN BERSEJARAH

RAICHANAH YASMIN

NRP 3813100050

Dosen Pembimbing

Anggri Indraprasti, SSn, .MDS

NIP 19710819 200112 2001

DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR

Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Surabaya 2017



FINAL PROJECT - RI 141501

INTERIOR DESIGN OF SURABAYA CITY STATION AS A HISTORIC BUILDING CONSERVATION

RAICHANAH YASMIN

NRP 3813100050

Advisor

Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.

NIP 19710819 200112 2001

INTERIOR DESIGN DEPARTMENT

Faculty Civil Engineering and Planning

Sepuluh Nopember Institute of Technology

Surabaya 2017

LEMBAR PENGESAHAN

DESAIN INTERIOR STASIUN SURABAYA KOTA SEBAGAI KONSERVASI BANGUNAN BERSEJARAH

TUGAS AKHIR

Disusun untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Pada
Departemen Desain Interior
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

RAICHANAH YASMIN
NRP 3813100050

Disahkan oleh Pembimbing Tugas Akhir :



Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.
NIP 19710819 200112 2001



SURABAYA,
JULI 2017

DESAIN INTERIOR STASIUN SURABAYA KOTA SEBAGAI KONSERVASI BANGUNAN BERSEJARAH

Nama Mahasiswa : Raichanah Yasmin
NRP : 3813100050
Dosen Pembimbing : Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.

ABSTRAK

Sebagai kota terbesar ke dua di Indonesia. Surabaya memiliki bangunan - bangunan bersejarah yang memiliki nilai arsitektur tinggi. Pengaruh paling besar adalah dari arsitektur kolonial Belanda mengingat bangsa Belanda menjajah bangsa Indonesia paling lama. Bangunan - bangunan bersejarah tersebut sudah banyak yang rusak, tidak terawat dan dibongkar dengan diubah menjadi bangunan perbelanjaan modern. Padahal bangunan - bangunan tersebut dapat menjadi bagian dari konservasi dan sejarah kota Surabaya.

Stasiun Surabaya Kota atau yang lebih dikenal Stasiun Semut adalah bagian dari masa lalu. Stasiun Surabaya Kota adalah stasiun SS(*Staatsspoorwegen*) pertama dan tertua yang tahun 2002 masih berdiri dalam konstruksi dan arsitektur yang asli. Dibangun pada tahun 1878 stasiun tersebut berfungsi untuk perjalanan kereta api jalur Pasuruan - Malang - Probolinggo. Akan tetapi dalam proses perkembangannya timbul masalah dan kegagalan dalam pencapaian pelayanan terhadap konsumen terlebih pada masalah kenyamanan, keamanan dan pelestarian bangunan cagar budaya, hal tersebut menjadikan kondisi Stasiun Semut rusak dan tidak terawat, sehingga pada akhirnya pemerintah kota memerintahkan sebuah upaya konservasi.

Pencapaian interior gaya modern di tengah bangunan arsitektur kolonial bertujuan untuk menyesuaikan kebutuhan perkeretaapian masa kini tanpa membongkar struktur arsitektur bangunan lama sebagai upaya pelestarian bangunan cagar budaya. Dengan mengembangkan interior Stasiun semut diharapkan tercapai suatu desain yang mampu membangkitkan makna *histories* dan kenangan terhadap bangunan Stasiun Surabaya Kota sekaligus meningkatkan kenyamanan terhadap pengguna layanan kereta api di dalamnya.

Kata kunci: Interior, Stasiun Surabaya Kota, Kolonial, Konservasi

INTERIOR DESIGN OF SURABAYA KOTA STATION AS A HISTORIC BUILDING CONSERVATION

Student's Name : Raichanah Yasmin
NRP : 3813100050
Advisor : Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.

ABSTRACT

As the second largest city in Indonesia. Surabaya has historic buildings that have high architectural value. The greatest influence is from Dutch colonial architecture considering the Dutch colonize the nation of Indonesia the longest. Historical buildings have been damaged, unkempt and dismantled by converted into modern shopping buildings. Though these buildings can be part of the conservation and history of the city of Surabaya.

Surabaya City Station or better known as Ants Station is a thing of the past. Surabaya Kota Station is the first and oldest SS (Staatsspoorwegen) station in 2002 still standing in original construction and architecture. Built in 1878 the station serves for the train journey Pasuruan - Malang - Probolinggo. However, in the process of development there are problems and failures in the achievement of service to consumers, especially on issues of comfort, security and preservation of cultural heritage buildings, it makes the condition of the Ant Station damaged and unkempt, so in the end the city government ordered a conservation effort.

The achievement of modern style interior in the middle of colonial architecture building aims to adjust the needs of the present railways without dismantling the old architectural structure of the building as an effort to preserve the heritage building. By developing the ant station interior is expected to achieve a design that can generate historical meaning and memories of Surabaya City Station building as well as increasing the comfort to the users of the rail service in it.

Keywords: Interior, Surabaya Kota Station, Colonial, Conservation

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan karunia, rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan dan menuntaskan seluruh pengerjaan Tugas Akhir ini yang berjudul **“Desain Interior Stasiun Surabaya Kota Sebagai Konservasi Bangunan Bersejarah”**. Laporan Tugas Akhir ini ditulis untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan jenjang sarjana (S1) di Desain Interior Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya.

Selama pengerjaan Tugas Akhir ini, Penulis banyak mendapatkan bimbingan, arahan, dan dukungan serta doa dari berbagai pihak. Oleh sebab itu, pada kesempatan ini Penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang berperan dalam penyelesaian Tugas Akhir ini, antara lain:

1. Kedua orang tua Penulis, Mama dan Papa tersayang doa, dukungan, dan perhatian yang tiada putus-putusnya untuk Penulis mulai dari awal kuliah hingga saat ini.
2. Ibu Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds. dan Bapak Caesario A.B., ST., MT. selaku dosen pembimbing yang selalu mengarahkan dan memberi wawasan, kritik, saran, waktu dan kesabaran serta jalan keluar saat Penulis menemukan jalan buntu sehingga tugas akhir ini dapat terselesaikan dengan baik.
3. Thomas Ari Kristianto, S.Sn., M.T., Anggra Ayu Rucitra, ST., M.M.T. dan Lea Kristina A. ST., M.Ds selaku Dosen Penguji yang telah memberikan saran serta kritik yang sangat membangun sehingga tugas akhir ini menjadi lebih baik lagi.
4. Bapak Thomas Ari Kristianto, S.Sn., M.T. selaku dosen wali.
5. Ibu Anggra Ayu Rucitra, ST., M.M.T. selaku dosen koordinator Tugas Akhir yang telah mengkoordinasi Tugas Akhir ini sehingga berjalan dengan baik.
6. Kepada pihak PT KAI Daop 8 Surabaya yang telah memberikan ijin dan membantu dalam pengambilan data yang dibutuhkan dalam tugas akhir ini.
7. Bapak/Ibu dosen dan seluruh karyawan Jurusan Desain Interior ITS yang telah banyak membimbing dan membantu selama perkuliahan.
8. Dan semua pihak yang belum dapat disebutkan yang telah membantu dan mendoakan Penulis.

Tiada gading yang tak retak, begitupun pada penulisan laporan Tugas Akhir ini. Penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan pada laporan Tugas Akhir ini. Oleh karena itu, Penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun dari semua pihak. Semoga penelitian ini bermanfaat bagi pembaca maupun bagi penelitian selanjutnya.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Surabaya, 30 Juli 2017

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
ABSTRAK	iii
<i>ABSTRACT</i>	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	4
1.3. Batasan Masalah.....	4
1.4. Tujuan dan Manfaat	4
1.5. Lingkup Desain	5
BAB II KAJIAN PUSTAKA, EKSISTING DAN PEMBANDING	7
2.1 Kajian Pustaka Stasiun	7
2.1.1 Definisi stasiun	7
2.1.2 Jalur rel Stasiun.....	7
2.1.3 Peron Stasiun	8
2.1.4 Pelestarian Stasiun Sebagai simpul Pariwisata.....	10
2.2 Kajian Pustaka Konservasi Arsitektur.....	10
2.2.1 Pengertian Konservasi	10
2.2.2 Bentuk Kegiatan Konservasi	12
2.2.3 Golongan Bangunan Cagar Budaya.....	13
2.2.4 Delapan Arahkan Pelestarian.....	16
2.2.5 Etika Konservasi	16
2.2.6 Tahapan Pekerjaan Konservasi	17
2.2.7 Penambahan Elemen Interior pada Bangunan Konservasi	18
2.3 Perencanaan Pelestarian Benda Cagar Budaya di Surabaya	19

2.3.1 Mengapa stasiun semut perlu di lestarikan?	20
2.3.2 Stasiun semut dalam tipologi arsitektur kolonial.....	21
2.4 Perkembangan Arsitektur Kolonial di Surabaya	24
2.4.1 Tahun 1870-1900	24
2.4.2 Sesudah Tahun 1900	26
2.4.3 Arsitektur kolonial di Surabaya sesudah tahun 1920.....	31
2.5 Standarisasi Bangunan Stasiun di Indonesia	32
2.5.1 Pelayanan Stasiun	32
2.5.2 Perangkat Stasiun.....	41
2.5.3 Bangunan stasiun	42
2.6 Study eksisting	56
2.6.1 Analisa eksisting/ pemilik	56
2.6.2 Analisa lokasi	56
2.6.3 Analisa kondisi fisik	57
2.7 Study Pembandingan.....	60
2.7.1 Union station, Los Angles	60
2.7.2 Union station, Canada	61
2.7.3 Stasiun Jakarta Kota	62
2.7.4 Stasiun Solo Jebres.....	63
BAB III METODE DESAIN	65
3.1. Bagan proses desain	65
3.2. Metode penelitian	65
3.3. Analisa data	67
BAB IV KONSEP DESAIN.....	69
4.1. Studi Pengguna.....	69
4.2. Studi Ruang	70
4.3. Hubungan dan Sirkulasi ruang	72
4.4. Analisa Riset	73
4.5. Konsep Desain.....	81
4.6. Aplikasi Konsep Desain	82
4.6.1 Atap/ Plafon	82

4.6.2 Dinding.....	82
4.6.3 Warna	83
4.6.4 Furnitur	83
4.6.5 Bentuk	84
BAB V PROSES DAN DESAIN AKHIR.....	85
5.1. Alternatif Layout	85
5.1.1. Alternatif Layout 1	85
5.1.2. Alternatif Layout 2.....	86
5.1.3. Alternatif Layout 3.....	87
5.1.4. Weight method.....	88
5.2. Pengembangan Alternatif Layout Terpilih.....	89
5.3. Pengembangan Desain Ruang Terpilih 1	89
5.3.1. Layout Furniture	89
5.3.2. Gambar 3D.....	90
5.3.3. Detail Furniture dan Elemen Estetis	93
5.4. Pengembangan Desain Ruang Terpilih 2	99
5.4.1. Layout furniture	99
5.4.2. Gambar 3D.....	99
5.4.3. Detail Furniture dan Elemen Estetis	101
5.5. Pengembangan Desain Ruang Terpilih 3	104
5.5.1. Layout furniture	104
5.5.2. Gambar 3D.....	105
5.5.3. Detail Furniture dan Elemen Estetis	107
BAB VI SIMPULAN DAN SARAN	111
6.1. Simpulan	111
6.2. Saran.....	112
DAFTAR PUSTAKA	113
LAMPIRAN.....	114

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Diagram bentuk kegiatan konservasi bangunan cagar budaya.....	13
Gambar 2.2	Tahap Pekerjaan Konservasi	17
Gambar 2.3	Tipe stasiun kolonial	23
Gambar 2.4	Arsitektur stasiun semut	24
Gambar 2.5	Macam-macam bentuk gavel	27
Gambar 2.6	Macam-macam gavel pada bangunan di Surabaya	27
Gambar 2.7	Macam-macam tower pada bangunan di Surabaya	28
Gambar 2.8	Macam-macam dormer pada bangunan	28
Gambar 2.9	Galeri sepanjang bangunan	30
Gambar 2.10	Detail-detail arsitektur vernacular barat	30
Gambar 2.11	Detail-detail arsitektur vernacular barat pada Kantor Pos Kebon Rojo Surabaya	30
Gambar 2.12	Bangunan Nieuwe Bouwen di Surabaya	32
Gambar 2.13	Alur sirkulasi dan pembagian zona stasiun	40
Gambar 2.14	Alur sirkulasi dan pembagian zona stasiun	41
Gambar 2.15	Ukuran umum orang dewasa dan tuna netra	43
Gambar 2.16	Ukuran kursi roda	43
Gambar 2.17	Ukuran putar kursi roda.....	44
Gambar 2.18	Ruang bebas pada jalan rel lurus.....	44
Gambar 2.19	Ruang bebas jalan rel lengkung	45
Gambar 2.20	Ruang bebas jalan rel lurus jalur ganda.....	45
Gambar 2.21	Pintu gerbang pagar.....	52
Gambar 2.22	Ruang bebas pintu 1 daun	52
Gambar 2.23	Ruang bebas pintu 2 daun	53
Gambar 2.24	Daun pintu dengan plat tendang	53
Gambar 2.25	Pegangan pintu yang di rekomendasikan	54
Gambar 2.26	Pintu pada portal.....	54
Gambar 2.27	Lokasi stasiun semut	57
Gambar 2.28	Ruang entrance dan ruang tunggu utama Stasiun Semut.....	58

Gambar 2.29	Area keluar penumpang Stasiun Semut	58
Gambar 2.30	Area kantor/ Ruang privat Stasiun Semut	59
Gambar 2.31	Area Peron stasiun semut	59
Gambar 2.32	Interior Union Stasiun Los Angles 1	60
Gambar 2.33	Interior Union Stasiun Los Angles 2	60
Gambar 2.34	Union Station Canada	61
Gambar 2.35	Interior stasiun Jakarta kota 1	62
Gambar 2.36	Interior stasiun Jakarta kota 2	62
Gambar 2.37	Exterior Stasiun Solo Jebres	63
Gambar 2.38	Interior stasiun Solo Jebres	63
Gambar 3.1	Proses desain	65
Gambar 4.1	Bubble diagram	72
Gambar 4.2	Matriks	72
Gambar 4.3	Hasil Kuisisioner 1	75
Gambar 4.4	Hasil Kuisisioner 2	76
Gambar 4.5	Hasil Kuisisioner 3	76
Gambar 4.6	Hasil Kuisisioner 4	76
Gambar 4.7	Hasil Kuisisioner 5	77
Gambar 4.8	Hasil Kuisisioner 6	77
Gambar 4.9	Hasil Kuisisioner 7	77
Gambar 4.10	Hasil Kuisisioner 8	78
Gambar 4.11	Hasil Kuisisioner 9	78
Gambar 4.12	Hasil Kuisisioner 10	78
Gambar 4.13	Hasil Kuisisioner 11	79
Gambar 4.14	Hasil Kuisisioner 12	79
Gambar 4.15	Hasil Kuisisioner 13	79
Gambar 4.16	Hasil Kuisisioner 14	80
Gambar 4.17	Konsep Makro	81
Gambar 4.18	Desain Plafon	82
Gambar 4.19	Desain Plafon	82
Gambar 4.20	Warna	83

Gambar 4.21	Furnitur.....	83
Gambar 4.22	Lantai	84
Gambar 4.23	Bentuk arsitektur kolonial	84
Gambar 5.1	Alternatif Layout 1	85
Gambar 5.2	Alternatif Layout 2	86
Gambar 5.3	Alternatif Layout 3	87
Gambar 5.4	Alternatif Layout Terpilih	89
Gambar 5.5	Layout Ruang Terpilih 1	90
Gambar 5.6	3D 1 Ruang Terpilih 1.....	90
Gambar 5.7	3D 2 Ruang Terpilih 1.....	91
Gambar 5.8	3D 3 Ruang Terpilih 3.....	92
Gambar 5.9	Furnitur Ruang Terpilih 1	93
Gambar 5.10	Furnitur Ruang Terpilih 1	93
Gambar 5.11	Charger Nova C.....	94
Gambar 5.12	Ukuran Furnitur Ruang Terpilih 1	94
Gambar 5.13	Kursi Limensi (atas) dan Kursi Betawi (bawah).....	95
Gambar 5.14	Pengolahan Kursi Limensi	96
Gambar 5.15	Pengolahan Kursi Betawi.....	97
Gambar 5.16	Tipikal Neon Box	98
Gambar 5.17	Hasil Desain Kemasan Neon Box	98
Gambar 5.18	Aplikasi Hasil Desain Kemasan Neon Box.....	98
Gambar 5.19	Layout ruang Terpilih 2.....	99
Gambar 5.20	3D 1 Ruang Terpilih 2.....	100
Gambar 5.21	3D 2 Ruang Terpilih 2.....	100
Gambar 5.22	3D 3 Ruang Terpilih 2.....	101
Gambar 5.23	Furnitur Ruang Terpilih 2	102
Gambar 5.24	Furnitur Ruang Terpilih 2	102
Gambar 5.25	Ukuran Furnitur Ruang Terpilih 2	102
Gambar 5.26	Tegel Kunci	103
Gambar 5.27	Pengaplikasian Motif Avigon.....	103
Gambar 5.28	Denah Ruang Terpilih 3	104

Gambar 5.29	3D 1 Ruang Terpilih 3.....	105
Gambar 5.30	3D 2 Ruang Terpilih 3.....	106
Gambar 5.31	3D 3 Ruang Terpilih 3.....	106
Gambar 5.32	Varian Kursi Thonet.....	107
Gambar 5.33	Kursi Thonet.....	108
Gambar 5.34	Pengaplikasian Jendela Krepyek	109

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penggolongan Bangunan Benda Cagar Budaya di Wilayah Kota Surabaya	15
Tabel 2.2 Jumlah Benda Cagar Budaya di Kota Surabaya	19
Tabel 2.3 Penerapan Jenis Media Informasi pada Kelas Stasiun	33
Tabel 2.4 Pelayanan Ticketing	36
Tabel 2.5 Kebutuhan Pelayanan Keamanan pada Stasiun	38
Tabel 2.6 Standar luas minimum ruang untuk kegiatan pokok di stasiun	49
Tabel 2.7 Standar warna dinding eksterior	50
Tabel 4.1 SAF Area Kantor	70
Tabel 4.2 SAF Area Publik	71
Tabel 5.1 Weight Method 1	88
Tabel 5.2 Weight Method 2	88



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bangunan cagar budaya merupakan sebuah saksi sejarah perjalanan suatu negara yang dapat ditemui di hampir setiap kota-kota besar dan kecil di seluruh Indonesia. Menurut Undang-undang Republik Indonesia nomor 11 tahun 2010 mengenai cagar budaya, bahwa bangunan cagar budaya merupakan kekayaan budaya bangsa sebagai wujud pemikiran dan perilaku kehidupan manusia yang penting artinya bagi pemahaman dan pengembangan sejarah, ilmu pengetahuan, dan kebudayaan dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara sehingga perlu dilestarikan dan dikelola secara tepat melalui upaya perlindungan pengembangan, dan pemanfaatan dalam rangka memajukan kebudayaan nasional untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Pada umumnya masyarakat awam khususnya generasi muda saat ini masih menganggap bahwa peninggalan sejarah dan benda-benda cagar budaya tidak memiliki arti dan manfaat langsung bagi kehidupan sehari-hari. Masyarakat di sekitar lokasi tempat objek cagar budaya dengan sadar atau tidak, sebenarnya telah menikmati hasil dari keberadaan objek cagar budaya tersebut. Namun pada kenyataannya masyarakat seringkali tidak terlibat dalam upaya pelestarian benda cagar budaya.

Bangunan-bangunan cagar budaya seharusnya dapat menjadi wujud hidup yang dapat tumbuh dan mengakomodasi perubahan yang terjadi tanpa kehilangan karakternya, dan juga dapat berfungsi maksimal sesuai dengan keadaan saat ini dan di masa yang akan datang. Bangunan-bangunan bersejarah tersebut tidak hanya sekedar volume dalam ruang, namun merupakan dimensi waktu, sebagai saksi dan bukti sejarah yang tidak dimiliki oleh bangunan lainnya. Keunikan masing-masing bangunan dapat menjadi tempat belajar yang hidup dan sebagai penghargaan atas masa lalu untuk bergerak ke masa depan. Upaya-upaya untuk memelihara bangunan-bangunan cagar budaya tersebut telah marak dilaksanakan belakangan ini



oleh Pemerintah Kota Surabaya, salah satunya adalah pemugaran terhadap Stasiun Surabaya Kota lama yang kondisinya hampir hancur akibat kasus pembongkaran pada tahun 2003 lalu.

Stasiun Stasiun Kereta Api Surabaya Kota atau lebih di kenal oleh masyarakat Surabaya dengan nama Stasiun Semut (*Spoorstation Semoet*) didirikan pada tahun 1875 oleh pemerintah Hindia Belanda dan perusahaan kereta api *StaatsSpoorwegen* (SS). Stasiun Semut diresmikan oleh Gubernur Jenderal W Van Lasberge pada tanggal 16 April 1876 untuk jalur Surabaya - Malang-Pasuruan dan 20 Juli 1879 untuk jalur Bangil-Malang. Tujuan utama pembangunan jalur kereta api ini sebagai modal transportasi untuk mengangkut hasil bumi dan perkebunan dari daerah pedalaman Jatim.

Seiring meningkatnya aktivitas perkeretaapian yang mulai maju, pada 11 November 1911 Stasiun yang disebut juga Station Spoorwegen en Stoomtram Soerabaja oleh orang Belanda ini mulai di benahi dan diperluas oleh seorang Arsitek bernama C.W. Koch. Dengan luas 6000 meter persegi, pemerintah kolonial Belanda terus melakukan modernisasi hingga tahun 1920. Stasiun ini kemudian dijadikan pedoman bagi pengembangan sistem jalur perkereta-apian di Jawa Timur dan jalur-jalur yang dikembangkan kota-kota lainnya di Jawa pada masanya.

Pada tahun 1996, aktifitas perkeretaapian pada bangunan Stasiun Semut dipindahkan lokasinya tidak jauh dari bangunan semula yang berada di kompleks pertokoan Indo Plaza. Kemudian, bekas bangunan Stasiun Semut pada tahun 1998 oleh Pemkot Surabaya ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya.

Dengan adanya relokasi tersebut, lahan dan bangunan bekas Stasiun Semut lama semakin menurun fungsi dan kualitasnya sebagai bangunan cagar budaya. Tidak adanya fungsi baru membuat bangunan stasiun semut lama yang lama kosong menjadi rusak dan tidak terawat. Hingga pada tahun 2003 bangunan Stasiun Semut lama di bongkar oleh pihak investor untuk dijadikan pertokoan, dikarenakan bangunan tersebut secara resmi ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya pada tahun 1998, Pemkot Surabaya yang



tidak terima akan hal itu, langsung memberhentikan pembongkaran dan meminta pihak terkait untuk mengembalikan bentuk bangunan Stasiun Semut seperti kondisi semula. Berkat dukungan Pemerintah Kota Surabaya dan pihak terkait, Stasiun Semut yang kondisi bangunan sebelumnya sangat sulit di kenali akibat pembongkaran itu telah berdiri kembali seperti sedia kala pada tahun 2015 lalu.

Masalah lain juga terjadi pada bangunan stasiun Surabaya kota baru, tinggi bangunan yang hanya 2.5m membuat aktifitas di dalamnya menjadi kurang nyaman, selain itu jarak antara akses keluar - masuk yang jauh menjadikan alur penumpang tidak efektif (Kepala Stasiun KA Surabaya Kota Ixfan Hendri Witopo, 2016). Dengan adanya kondisi lingkungan di atas, membuat keberadaan Stasiun Surabaya kota (Semut) jarang di minati pengunjung kereta api Surabaya sehingga, nama Stasiun Semut atau Stasiun Surabaya kota tersebut kurang di kenal oleh sebagian masyarakat Surabaya khususnya generasi muda saat ini.

Selesainya pemugaran pada stasiun semut lama dan adanya permasalahan yang terjadi pada stasiun Surabaya kota baru tersebut membuat pengelola stasiun yakni PT.KAI Daop 8 Surabaya ingin mengembalikan kegiatan perkeretaapian ke bangunan Stasiun Semut lama, hal tersebut di tujukan untuk lebih meningkatkan kenyamanan dan kemudahan aktifitas bagi pengguna Stasiun Surabaya kota (Semut).

Berdasarkan latar belakang di atas permasalahan pada Eks Stasiun Kota Surabaya adalah bagaimana mengembalikan makna histories stasiun kota Surabaya dengan desain interior yang menarik agar di kenal oleh masyarakat luas terutama generasi muda dengan menyesuaikan kebutuhan pengguna jasa transportasi keretaapi masa kini sebagai upaya pelestarian bangunan cagar budaya.



1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana menciptakan suasana ruang yang nyaman dalam desain interior Stasiun Semut lama dengan adanya fasilitas yang menunjang kebutuhan pengguna stasiun Kereta Api saat ini
2. Bagaimana menghasilkan desain interior Stasiun Semut lama agar lebih dikenal oleh masyarakat Surabaya khususnya generasi muda.

1.3 Batasan Masalah

Mengeksplorasi gaya arsitektural kolonial Belanda pada abad 19 yang menyesuaikan kebutuhan pengunjung Stasiun saat ini dengan Tidak merubah bentuk arsitektural Stasiun Semut sebagai bangunan konservasi.

1.4 Tujuan dan Manfaat

Adapun tujuan dan manfaat dari perancangan ini adalah:

1.4.1 Tujuan

1. Mengembalikan makna *histories* dengan mengadaptasi arsitektur masa lalu, sebagai bagian dan sejarah kota yang harus tampil representatif untuk menarik minat pengguna kereta api dan wisatawan.
2. Meningkatkan kenyamanan pengguna Stasiun Surabaya Kota dengan adanya menambahkan fasilitas yang sesuai dengan kebutuhan aktifitas pengguna stasiun saat ini.

1.4.2 Manfaat

Dengan adanya Bangunan bersejarah ini, masyarakat Surabaya khususnya generasi muda saat ini dapat mengetahui pentingnya nilai sejarah pada eks Stasiun Surabaya Kota sekaligus meningkatkan kenyamanan dengan memberikan kebutuhan fasilitas pengguna stasiun masa kini.



1.5 Ruang lingkup

Lingkup dan perancangan Eks Stasiun Kota Surabaya adalah

A) Melakukan studi dan analisa mengenai:

1. Identifikasi dan analisa kondisi bangunan, lingkungan, dan kegiatan didalam Stasiun Surabaya Kota.
2. Detail Arsitektur Kolonial Belanda
3. Desain Interior yang menunjang kebutuhan aktifitas dalam stasiun
4. UU dan Perda Pemerintah Kota Surabaya mengenai konservasi bangunan cagar budaya
5. Pedoman standarisasi bangunan stasiun Kereta Api Indonesia
6. Studi pembandingan dengan bangunan konservasi yang ada sebelumnya.

B) Yang dilakukan sebagai pengembangan desain adalah:

1. Mendesain interior pada seluruh area stasiun Surabaya kota lama.
2. Mengembangkan interior bergaya kolonial Belanda yang berkolaborasi dengan style modern.



Halaman ini sengaja di kosongkan



BAB II

KAJIAN PUSTAKA, EKSISTING DAN PEMBANDING

2.1 Stasiun

2.1.1 Definisi Stasiun

1. Definisi Stasiun menurut B.Shahani Stasiun adalah tempat dimana kereta api berhenti untuk memberi kesempatan penumpang naik dan turun, juga barang-barang yang akan dimuat atau dibongkar bersamaan pula dengan penghantaran surat. Stasiun adalah tempat perpindahan kereta api yang diatur dan diawasi, (*Shahani. B “ Railway Techniques Oxford & TBH Publishing. New Delhi, pg. 75*)
2. Definisi Stasiun menurut Paul H. Wright & Norman J. Ashford adalah stasiun kereta api meliputi jalan stasiun, peron, hubungan gedung (untuk penumpang. tangga dan lain-lain) dan bangunan terminal. (*Wright. Paul H &J Ash ford. Norman, - Transportation EngEnenng “, John Wiley & Sons, 1989*)
3. Definisi Stasiun menurut Ir. J. Honing stasiun adalah kumpulan-kumpulan dan jalan kereta api, gedung- gedung dan peralatan lainnya yang merupakan kesatuan dan diperlukan untuk perjalanan dinas kereta api. (Honing, J,” *Ilmu Ban gunan Jalan Kereta Api”*, PT. Pradya Pramita, Jakarta, 1975)

2.1.2 Jalur Rel Stasiun

Pada umumnya, stasiun kecil memiliki tiga jalur rel kereta api yang menyatu pada ujung-ujungnya. Penyatuan jalur-jalur tersebut diatur dengan alat pemindah jalur yang dikendalikan dari ruang PPKA. Selain sebagai tempat pemberhentian kereta api, stasiun juga berfungsi bila terjadi persilangan antar kereta api sementara jalur lainnya digunakan untuk keperluan cadangan dan langsir. Pada stasiun besar,



umumnya memiliki lebih dari 4 jalur yang juga berguna untuk keperluan langsir. Pada halte umumnya tidak diberi jalur tambahan serta percabangan. Pada masa lalu, setiap stasiun memiliki pompa dan tangki air serta jembatan putar yang dibutuhkan pada masa kereta api masih ditarik oleh lokomotif uap (Wikipedia, 2017).

Karena keberadaan stasiun kereta api umumnya bersamaan dengan keberadaan sarana kereta api di Indonesia yang dibangun pada masa zaman Belanda, maka kebanyakan stasiun kereta api merupakan bangunan lama yang dibangun pada masa itu. Sebagian direstorasi dan diperluas, sedangkan sebagian yang lain ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya. Kebanyakan kota besar, kota kabupaten, dan bahkan kecamatan di Jawa dihubungkan dengan jalur kereta api sehingga di kota-kota tersebut selalu dilengkapi dengan stasiun kereta api.

Pada zaman Belanda, jalur rel selalu bermuara di Pelabuhan (Tj. Priok dan Tj. Perak, Belawan) karena dimaksudkan lebih utama mengangkut hasil bumi. Sedangkan stasiun kecil di pedalaman merupakan pusat pengumpul hasil bumi. Sekarang kereta api lebih diutamakan untuk angkutan penumpang

2.1.3 Peron Stasiun

Peron adalah tempat naik-turun para penumpang di stasiun, jadi peron adalah lantai pelataran tempat para penumpang naik-turun dan jalur rel melintas di stasiun. Sekarang ada dua macam konstruksi lantai peron, yaitu yang dibuat sebelum Perang Dunia II umumnya dengan lantai rendah; sedangkan bentuk kedua adalah yang dibangun setelah Proklamasi umumnya dengan lantai modifikasi yang ditinggikan (Wikipedia, 2017). Dewasa ini pada stasiun besar umumnya ada dua macam lantai peron, yang asli berlantai rendah dan yang telah disesuaikan dengan lantai tinggi. Memang pada waktu itu belum ada pemikiran peron tinggi yang memudahkan para penumpang naik-turun kereta. Di stasiun Tanah Abang, seperti halnya kebanyakan stasiun



kereta di Jepang, para penumpang tidak dapat menyeberang jalur begitu saja, harus melalui jembatan penyeberangan (dalam hal stasiun Tanah Abang stasiun berada di atas jalur rel).

1. Peron lama atau peron rendah (sebelum Perang Dunia II)

Kereta buatan sebelum tahun 1920 umumnya mempunyai tangga untuk turun ke bawah. Sedangkan kereta buatan sebelum tahun 1941 mempunyai tangga di dalam. Karena pada umumnya stasiun didirikan sebelum Perang Dunia II, maka lantai peron sama dengan lantai stasiun. Akibatnya para penumpang akan sulit turun-naik dari peron lama yang rendah, sedangkan kereta yang beroperasi kini pada umumnya dibuat setelah tahun 1965 yang berlantai dengan tangga yang tinggi.

Pada peron lama, para penumpang dengan leluasa menyeberang dan melintas jalur rel, dan hal ini sangat berbahaya sekali bahwa para penumpang menjadi berbaur dengan kereta api (Wikipedia, 2017).

2. Peron baru atau peron tinggi (setelah proklamasi)

Sebagian dari peron lama kemudian dilakukan penyesuaian tinggi dengan kereta yang baru. Akibatnya terlihat ada dua ketinggian peron dewasa ini di stasiun besar, hal ini karena PT KAI ingin memberi pelayanan yang baik. Pada umumnya peron tinggi dimaksudkan untuk melayani para penumpang kelas Bisnis dan Eksekutif. Sebagai contoh, Stasiun Lempuyangan (Yogyakarta) atau Jebres (Solo) yang melayani kelas ekonomi tidak terdapat lantai tinggi. Namun di stasiun Tugu (Yogyakarta atau Solo Balapan terlihat ada dua macam lantai yang tinggi (modifikasi) dan lantai rendah (asli). Karena Stasiun Madiun misalnya melayani semua kelas, maka di sini terdapat 2 macam tinggi lantai peron. Pada stasiun antara Bogor dan Jakarta, yang umumnya dibangun belakang



ini sudah mempunyai lantai peron tinggi. Stasiun Tanah Abang dibangun di atas jalur rel, sehingga penumpang kalau mau menyeberang jalur rel harus lewat lobi stasiun. Sedangkan Stasiun Gambir jalur rel berada di atas lobi stasiun (Wikipedia, 2017).

2.1.4 Pelestarian Stasiun Sebagai simpul Pariwisata

Stasiun-stasiun di Indonesia dibangun antara tahun 1880-1940 pada zaman Hindia Belanda dengan arsitektur Eropa, misalnya stasiun Tugu Yogyakarta, Stasiun Tanjung Priok dan Jakarta Kota, Stasiun Bogor, dan Stasiun Tambun bahkan stasiun kecil antara Semarang dan Solo dibangun sangat indah seperti Kedung Jati, Salem, Gundih, Sumberlawang (perlu dilestarikan untuk pariwisata bersama Yogya dan Solo serta Semarang: Joglosemar). Berita terakhir bahwa di Solo akan dioperasikan lagi lokomotif uap untuk pariwisata melalui Jl. Slamet Riyadi (september 2009). Selain Baramex, maka (kalau jembatan Magelang telah dibangun kembali), maka perlu dibuka lagi untuk pariwisata dengan lokomotif uap Wonogiri-Solo-Yogyakarta-Magelang-Borobudur (buat jalur baru ke Borobudur) (Wikipedia, 2017).

2.2 Konservasi Arsitektur

2.2.1 Pengertian Konservasi

Menurut Karina Mecca 2015, Konservasi merupakan suatu upaya yang dapat menghidupkan kembali vitalitas lama yang telah pudar. Termasuk upaya konservasi bangunan kuno dan bersejarah. Peningkatan nilai-nilai estetis dan historis dari sebuah bangunan bersejarah sangat penting untuk menarik kembali minat masyarakat untuk mengunjungi kawasan atau bangunan tersebut sebagai bukti sejarah dan peradaban dari masa ke masa. Upaya konservasi bangunan bersejarah dikatakan sangat penting. Selain untuk menjaga nilai sejarah



dari bangunan, dapat pula menjaga bangunan tersebut untuk bisa dipersembahkan kepada generasi mendatang.

Secara umum konservasi mempunyai arti pelestarian yaitu melestarikan/mengawetkan daya dukung, mutu fungsi, dan kemampuan lingkungan secara seimbang.

Konservasi lahir akibat adanya semacam kebutuhan untuk melestarikan sumber daya alam yang diketahui mengalami degradasi mutu secara tajam. Dampak degradasi tersebut menimbulkan kekhawatiran dan kalau tidak diantisipasi akan membahayakan umat manusia, terutama berimbas pada kehidupan generasi mendatang. Konservasi merupakan upaya perubahan atau pembangunan yang tidak dilakukan secara drastis dan serta merta, merupakan perubahan secara alami yang terseleksi. Ada beberapa nilai yang terkandung dalam konsep konservasi, yaitu menanam, melestarikan, memanfaatkan, dan mempelajari.

Menurut Danisworo 1995: "Konservasi adalah upaya untuk melestarikan, melindungi serta memanfaatkan sumber daya suatu tempat, seperti gedung-gedung tua yang memiliki arti sejarah atau budaya, kawasan dengan kepadatan pendudukan yang ideal, cagar budaya, hutan lindung dan sebagainya." Berarti, konservasi juga merupakan upaya preservasi dengan tetap memanfaatkan kegunaan dari suatu seperti kegiatan asalnya atau bagi kegiatan yang sama sekali baru sehingga dapat membiayai sendiri kelangsungan eksistensinya.

Masyarakat awam sering keliru bahwa pelestarian bangunan bersejarah diarahkan menjadi *dead monument* (monumen statis) tetapi sebenarnya bisa dikembangkan menjadi *life monument* yang bermanfaat fungsional bagi generasi masa sekarang. Suatu program konservasi sedapat mungkin tidak hanya dipertahankan keasliannya dan perawatannya namun tidak mendatangkan nilai ekonomi atau manfaat lain bagi pemilik atau masyarakat luas. Konsep pelestarian yang dinamik tidak hanya mendapatkan tujuan pemeliharaan bangunan



tercapai namun dapat menghasilkan pendapatan dan keuntungan lain bagi pemakainya. Dalam hal ini peran arsitek sangat penting dalam menentukan fungsi yang sesuai karena tidak semua fungsi dapat dimasukkan. Kegiatan yang dilakukan ini membutuhkan upaya lintas sektoral, multi dimensi dan disiplin, serta berkelanjutan. Dan pelestarian merupakan pula upaya untuk menciptakan pusaka budaya masa mendatang (*future heritage*), seperti kata sejarawan bahwa sejarah adalah masa depan bangsa. Masa kini dan masa depan adalah masa lalu generasi berikutnya.

Tujuan Konservasi:

1. Mengembalikan wajah dari obyek pelestarian
2. Memanfaatkan obyek pelestarian untuk menunjang kehidupan masa kini
3. Mengarahkan perkembangan masa kini yang diselaraskan dengan
4. perencanaan masa lalu, tercermin dalam obyek pelestarian
5. Menampilkan sejarah pertumbuhan lingkungan kota, dalam wujud fisik tiga dimensi

Manfaat Pelestarian:

1. Memperkaya pengalaman visual
2. Memberi suasana permanen yang menyegarkan
3. Memberi kemanan psikologis
4. Mewariskan arsitektur
5. Asset komersial dalam kegiatan wisata internasional

2.2.2. Bentuk Kegiatan Konservasi

1. **Restorasi**, yaitu kegiatan pemugaran untuk mengembalikan bangunan dan lingkungan cagar budaya semirip mungkin ke bentuk asal berdasarkan data pendukung tentang bentuk arsitektur dan struktur pada keadaan asal tersebut dan agar persyaratan teknis bangunan terpenuhi.



2. **Preservasi**, yaitu bagian dari perawatan dan pemeliharaan yang mempertahankan keadaan sekarang dari benda, situs dan kawasan cagar budaya agar kelayakan fungsinya terjaga baik.
3. **Rekonstruksi**, yaitu kegiatan pemugaran untuk membangun kembali dan memperbaiki seakurat mungkin bangunan dan lingkungan yang hancur akibat bencana, kerusakan karena terbengkalai atau keharusan pindah lokasi, dengan menggunakan bahan yang tersisa atau terselamatkan dengan penambahan bahan bangunan baru dan menjadikan bangunan tersebut layak fungsi dan memenuhi persyaratan teknis.
4. **Revitalisasi**, yaitu kegiatan pemugaran untuk mendapatkan nilai tambah yang optimal secara ekonomi, sosial, dan budaya dalam pemanfaatan bangunan dan lingkungan cagar budaya, dan dapat berupa bagian dari revitalisasi kawasan kota lama untuk mencegah hilangnya aset kota yang bernilai sejarah karena kawasan tersebut mengalami produktivitas.



Gambar 2.1 Diagram bentuk kegiatan konservasi bangunan cagar budaya
Sumber: dokumen pribadi (2016)



2.2.3. Golongan Bangunan Cagar Budaya

Bangunan cagar budaya dari segi arsitektur maupun sejarahnya dibagi dalam 3 (tiga) golongan, yaitu cagar budaya golongan A, cagar budaya golongan B, cagar budaya golongan C. Berdasarkan Perda Kota Surabaya No. 5 Tahun 2005 Tentang Pelestarian dan Pemanfaatan Lingkungan dan Cagar Budaya, bangunan cagar budaya dari segi arsitektur maupun sejarahnya dibagi dalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

1. Pemugaran Bangunan Cagar Budaya Golongan A

- Bangunan dilarang dibongkar dan atau diubah
- Apabila kondisi fisik bangunan buruk, roboh, terbakar atau tidak layak tegak dapat dilakukan pembongkaran untuk dibangun kembali sama seperti semula sesuai dengan aslinya.
- Pemeliharaan dan perawatan bangunan harus menggunakan bahan yang sama / sejenis atau memiliki karakter yang sama, dengan mempertahankan detail ornamen bangunan yang telah ada.
- Dalam upaya revitalisasi dimungkinkan adanya penyesuaian/ perubahan fungsi sesuai rencana kota yang berlaku tanpa mengubah bentuk bangunan aslinya.

2. Pemugaran Bangunan Cagar Budaya Golongan B

- Bangunan dilarang dibongkar secara sengaja, dan apabila kondisi fisik bangunan buruk, roboh, terbakar atau tidak layak tegak dapat dilakukan pembongkaran untuk dibangun kembali sama seperti semula sesuai dengan aslinya.
- Pemeliharaan dan perawatan bangunan harus dilakukan tanpa mengubah pola tampak depan, atap, dan warna, serta dengan mempertahankan detail dan ornamen bangunan yang penting.
- Dalam upaya rehabilitasi dan revitalisasi dimungkinkan adanya perubahan tata ruang dalam asalkan tidak mengubah struktur utama bangunan.



- Di dalam persil atau lahan bangunan cagar budaya dimungkinkan adanya bangunan tambahan yang menjadi satu kesatuan yang utuh dengan bangunan utama.

3. Pemugaran Bangunan Cagar Budaya Golongan C

- Perubahan bangunan dapat dilakukan dengan tetap mempertahankan pola tampak muka, arsitektur utama dan bentuk atap bangunan.
- Detail ornamen dan bahan bangunan disesuaikan dengan arsitektur bangunan disekitarnya dalam keserasian lingkungan.
- Penambahan Bangunan di dalam perpetakan atau persil hanya dapat dilakukan di belakang bangunan cagar budaya yang harus sesuai dengan arsitektur bangunan cagar budaya dalam keserasian lingkungan.
- Fungsi bangunan dapat diubah sesuai dengan rencana Kota. (Sumber: Universitas Gunadarma)

Tabel 2.1 Penggolongan Bangunan Benda Cagar Budaya di Wilayah Kota Surabaya

NO	KRITERIA	GOLONGAN			
		A	B	C	D
1	Nilai Sejarah	<ul style="list-style-type: none">• Awal perkembangan sejarah kota• Yang pertama	<ul style="list-style-type: none">• Nilai penting dalam perkembangan kota• Termasuk dalam awal perkembangan	<ul style="list-style-type: none">• Punya peran cukup penting dalam sejarah perkembangan kota	Kondisi struktur/ konstruksi sangat membahayakan keselamatan dan keamanan pemakai dan lingkungannya berdasarkan penelitian ahli, baik dari golongan A, B, C.
2	Umur	>>> 50 tahun	>> 50 tahun	> 50 tahun	
3	Keaslian	85% - 100%	75% - 100%	50% - 100%	
4	Kelangkaan	<ul style="list-style-type: none">• Hanya satu-satunya• Yang terbesar, terpanjang, terkecil, tertinggi, dsab	<ul style="list-style-type: none">• Ada yang lain dari jenisnya	<ul style="list-style-type: none">• Ada cukup banyak dari jenisnya	
5	Tingkat konservasi	Preservasi	<ul style="list-style-type: none">• Restorasi• Rekontruksi• Adaptasi/ Revitalisasi	<ul style="list-style-type: none">• Restorasi• Rekontruksi• Adaptasi/ Revitalisasi	
6	Tenggaran/ Landmark	<ul style="list-style-type: none">• Cermin budaya lokal• teknologi tinggi pada jamanya	<ul style="list-style-type: none">• Cermin budaya lokal• perkembangan teknologi tinggi pada jamanya	<ul style="list-style-type: none">• Perkembangan teknologi pada jamanya	
7	Estetika/ Arsitektur	<ul style="list-style-type: none">• Langgam murni 1 jaman• Amat sangat unik dan detail• Nilai monumental sangat tinggi	<ul style="list-style-type: none">• Gabungan 2 langgam atau lebih• Sangat unik• Nilai monumental sangat tinggi	<ul style="list-style-type: none">• Elektisme• Turunan berbagai langgam• Nilai monumental sedang	

Sumber: dokumen pribadi (2016)



2.2.4. Delapan Arahan Pelestarian

Menurut Pedoman Teknis Pelestarian Bangunan Perkereta-Apian ada 8 arahan pelestarian bangunan bersejarah antara lain:

1. Keseluruhan karakter bangunan dan lingkungannya harus dilindungi, dan segala perubahan yang diperlukan harus selalu merujuk pada karakter tersebut.
2. Bahan aslinya harus dipertahankan.
3. Setiap upaya restorasi bangunan dan lingkungannya harus berdasarkan dokumentasi yang akurat, lengkap, dan detail.
4. Setiap perubahan yang berpengaruh pada bahan bangunan yang digunakan, harus bisa dikembalikan kebentuk semula.
5. Bangunan baru hendaknya berlanggam kontemporer yang mendukung karakter kesejarahan bangunan dan lingkungan yang dilestarikan, tanpa meniru mentah-mentah karakter bangunan lama tersebut.
6. Jika dapat, intervensi terhadap bahan asli hendaknya seminim mungkin.
7. Utamakan mereparasi atau menjaga bahan yang ada daripada menggantinya.
8. Penggantian elemen bahan asli dengan bahan yang sama untuk mengembalikannya pada kondisi semula.

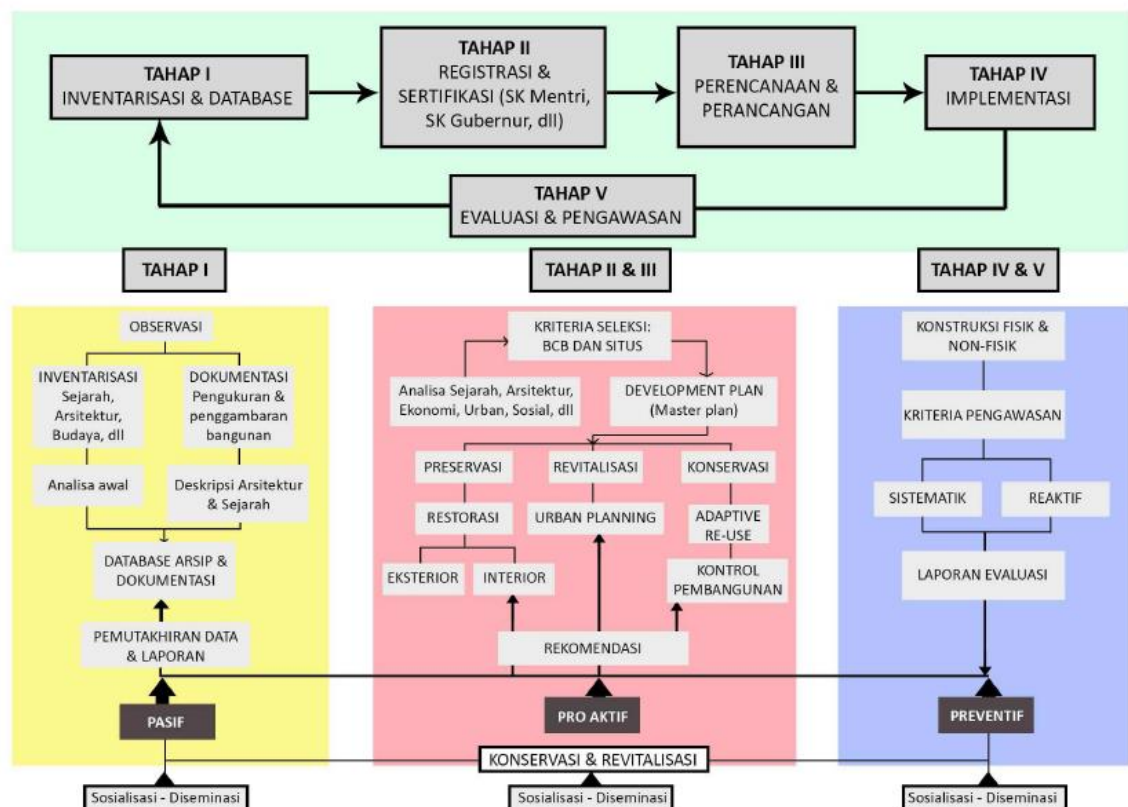
2.2.5. Etika Konservasi

Secara operasional kode etik yang melandasi pelaksanaan kegiatan konservasi bangunan cagar budaya adalah sebagai berikut.

1. Penanganan konservasi harus dibarengi dengan pendokumentasian yang lengkap baik kondisi sebelum konservasi, selama penanganan konservasi, maupun kondisi pasca konservasi.
2. Bukti-bukti sejarah tidak boleh rusak, dipalsukan, atau dihilangkan.
3. Intervensi terhadap koleksi diupayakan seminimum mungkin.
4. Segala bentuk intervensi tidak boleh mengurangi nilai historis, estetis, dan keutuhan fisik benda.
5. Berhenti pada saat terjadi keragu-raguan.

2.2.6. Tahap Pekerjaan Konservasi

Langkah-langkah yang perlu ditempuh sebelum dilakukan intervensi terhadap bangunan cagar budaya, yang meliputi studi kelayakan suatu bangunan untuk dilakukan penanganan konservasi. Kegiatan ini mencakup kajian latar sejarah, nilai budaya, keaslian bangunan cagar budaya, dan permasalahan teknis yang dihadapi oleh bangunan tersebut. Aspek-aspek yang dikaji meliputi aspek yang terkait dengan kondisi internal dan eksternal bangunan. Selanjutnya berdasarkan atas studi teknis yang telah dilakukan, dibuat perencanaan tindakan konservasi yang akan dilakukan, yang meliputi tahap persiapan, pembersihan, perbaikan pada seluruh komponen bangunan yang mengalami kerusakan. Secara garis besar proses pekerjaan konserbasi terlihat pada bagan berikut:



Gambar 2.2 Tahap Pekerjaan Konservasi

Sumber: Pengantar Panduan Konservasi Bangunan Bersejarah Masa Kolonial. 2011.



2.2.7. Penambahan Elemen Interior Baru Dalam Kompleks Bangunan Bersejarah

Kasus-kasus yang umumnya banyak terjadi adalah penambahan elemen interior baru dalam bangunan bersejarah yang masih ditinggali / difungsikan (*living monument*). Prinsip-prinsip yang harus diperhatikan dalam kasus seperti ini antara lain:

1. Elemen-elemen tambahan baru seminimal mungkin melukai bangunan (*minimum intervention*). Dalam hal ini elemen interior baru disarankan untuk “lepas” / tidak melekat dengan dinding, plafond atau lantai bangunan bersejarah. Dengan kata lain, prinsip ini bertujuan jika sewaktu-waktu interior akan diubah atau dilepas maka tidak akan merusak elemen asli ruangan (lantai, dinding, plafond, pintu, jendela dan ornamen) sehingga masih dapat dikembalikan ke bentuk aslinya. Teknologi seperti *raised floor* misalnya, memungkinkan untuk membuat lantai baru sekaligus berfungsi untuk jalur kabel dan instalasi, namun tetap mempertahankan dan tidak merusak lantai asli. Pada beberapa kasus tertentu lantai asli terlebih dahulu diberi lapisan pelindung yang mudah dilepas / tidak melekat, baru di atasnya dipasang pelapis lantai baru. Sehingga jika pelapis lantai baru akan dibongkar sewaktu-waktu, tidak akan merusak lantai aslinya.
2. Pengecatan dinding untuk interior baru terlebih dahulu mengecek apakah plesteran dinding berbahan dasar kapur atau sudah menggunakan plesteran semen. Hal ini untuk menentukan apakah harus menggunakan cat yang bias bernafas (non-akrilik) atau cat akrilik.
3. Desain interior baru harus memperhatikan keselarasan, keharmonisan, keutuhan dan kesatuan ruang dengan interior bangunan bersejarah.
4. Perletakan mekanikal elektrikan sedapat mungkin mempertimbangkan kemudahan dalam perawatannya, dan seminimal mungkin melukai elemen bangunan (dinding, plafond, lantai, pintu dan jendela).



5. Arahan dan petunjuk dari Dinas Kebudayaan setempat, Balai Arkeologi maupun Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala di kota atau wilayah setempat sangat diperlukan.

2.3 Perencanaan Pelestarian Benda Cagar Budaya Di Surabaya

Sebagai bagian dan kekayaan budaya, benda - benda cagar budaya bukan saja harus dilindungi, tetapi juga dipikirkan upaya pelestariannya ke depan. Selama ini sudah bukan rahasia lagi bahwa kesadaran masyarakat terhadap peninggalan budaya dan benda - benda purbakala sedemikian rendah. Banyak bangunan - bangunan bersejarah rusak atau dicuri isinya, tidak sedikit pula bangunan cagar budaya yang ditelantarkan, dan bahkan dibongkar diganti bangunan perkantoran, rumah atau pusat perbelanjaan baru yang modern dan megah, tetapi ironisnya justru mengkhianati akar sejarahnya.

Untuk mencegah agar keberadaan benda - benda cagar budaya bisa tetap lestari dan disesuaikan dengan kemajuan serta manfaatnya bagi masyarakat kota, maka sangat diperlukan kepedulian dan komitmen pemerintah Kota dan masyarakat Surabaya khususnya dalam menjaga, dan ikut melestarikan bangunan - bangunan cagar budaya tersebut.

Tabel 2.2 Jumlah Benda Cagar Budaya di Kota Surabaya

No	Kategori	Jumlah	Presentase
1.	Sarana Kesehatan	5	3,07
2.	Sarana Pendidikan	11	6,75
3.	Sarana Ibadah	6	3,68
4.	Perkantoran	59	36,20
5.	Perindustrian	3	1,84
6.	Perkampungan dan rumah pribadi	24	14,72
7.	Bangunan yang dikomersialkan	21	12,88
8.	Fasilitas Umum	28	17,18
9.	BUMN	4	2,45
10.	Sarana Hiburan	2	1,23
Jumlah		163	100.00

Sumber: <http://google.com> (2016)



Berdasarkan rapat dan diskusi antara Deputi Sejarah dan Purbakala Kementrian Kebudayaan dan Pariwisata, Akademisi dan beberapa perguruan tinggi, Ketua Komisi E dan ketua Raperda Benda Cagar Budaya DPRD Surabaya dan Ketua Bappeko Surabaya maka:

1. Mengingat nilai sejarahnya yang begitu tinggi dan aspek perkembangan kota Surabaya, khususnya perkembangan jaringan transportasi perkereta apian di Jawa Timur dan mengingat pula aspirasi yang berkembang di masyarakat, maka secara fisik Stasiun Semut harus dilestarikan. Selain itu bangunan tambahan yang ada di kanan dan kiri bangunan induk juga sudah berumur lebih dan 50 tahun. Hal ini juga memiliki nilai sejarah perkembangan tersendiri.
2. Dan aspek perjuangan (pertempuran sekitar 10 November 1945) letak Stasiun memiliki nilai sejarah perjuangan bangsa. Oleh karena itu Stasiun Semut memiliki nilai sejarah perjuangan bangsa.
3. Bagian yang telah di bongkar oleh pihak investor, harus dilakukan perbaikan sebagai berikut :
 - Bagian interior dari bangunan induk stasiun dapat di lakukan perbaikan/ perubahan secukupnya sesuai dengan kebutuhan fungsional yang di kehendaki dengan catatan tidak boleh mengubah bentuk bangunan
 - Untuk pengembangan Stasiun Semut sebagai benda cagar budaya, kategori yang disarankan adalah konservasi di dalam lingkup konservasi golongan A. Artinya bangunan cagar budaya yang harus dipertahankan dengan cara preservasi dan sesuai kebijakan tertentu..

2.3.1 Mengapa Stasiun Semut perlu dilestarikan?

Lynch (1960) dalam bukunya *“the Image of The City* “mengungkapkan bahwa suatu kota yang dapat dianalogikan sebagai suatu karya seni yang mampu mendatangkan kesenangan sendiri. Hal ini terjadi karena kota merupakan suatu komposisi dan berbagai unsur



yang beragam kompleks dan dinamis. Elemen pembentuk kota dapat merupakan unsur baru atau lama yang saling berdampingan, berdasarkan hasil pengamatan lapangan dan literatur maka suatu lingkungan fisik kota dikatakan optimal bila dapat mengatur dan menata kedua elemen tersebut sehingga mampu saling memberikan dukungan dalam suatu komposisi secara keseluruhan.

Suatu warisan budaya atau peninggalan budaya akan menjadi referensi atau identitas kota yang melekat pada memori masyarakat atau orang yang mengunjungi kota tersebut paling tidak memenuhi hal-hal sebagai berikut:

1. Menjadi masterpiece dan karya kreatif manusia
2. Memiliki nilai keunikan universal (*outstanding universal value*)
3. Memiliki keaslian (*originality*)

Menurut Papageorgiou (1971) atau the Hague Convention (1954) serta beberapa peraturan konservasi lainnya penilaian sebagai *masterpiece*, unik dan memiliki keaslian umumnya terkait dengan aspek-aspek : sejarah, antropologi, arkeologi, etnologi apresiasi keindahan dan artistik, serta alasan keilmuan seperti geologi atau geografi.

Jadi sangat jelas bahwa secara *de facto* stasiun Semut yang didirikan tahun 1878 dari segi sejarah menjadi saksi perintisan suatu teknologi perkeretaapian dunia terutama perkembangannya di Asia.

2.3.2 Stasiun Semut dalam tipologi Arsitektur Stasiun Kolonial

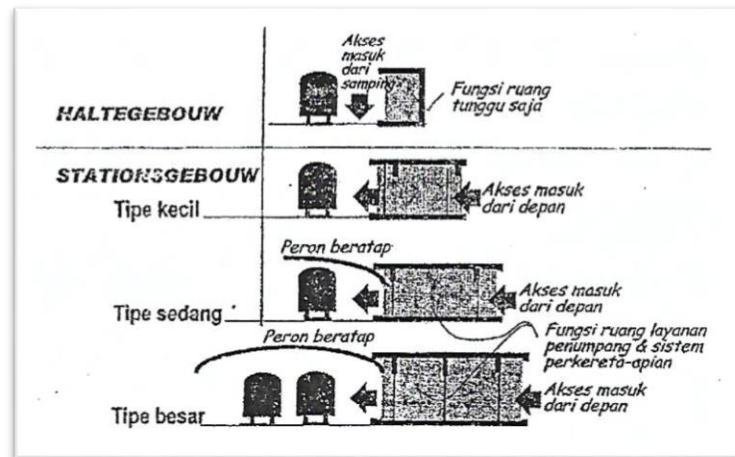
Jika dikaji dari sisi sejarah umat manusia, jalur kereta api Jawa (1875 - 1879) lebih tepatnya jalur Surabaya - Pasuruan - Malang ikut menjadi bagian karya masterpiece kreatif dunia dalam mengembangkan perintisan sistem perkeretaapian dunia. Sisi pertimbangan dan penilaian



sejarah ini juga didukung oleh keistimewaan lain, baik dan nilai keaslian arkelogis dan nilai keunikan arsitektur.

Dalam kajian tipologi arsitektur stasiun yang dibangun oleh kolonial Belanda bangunan yang menjadi tempat pemberhentian kereta api pada prinsipnya ada 2 (dua) kategori : yakni *haltegebouw* dan *stationgebouw* Kedua kategori tersebut dapat diterangkanl sebagai berikut:

- Tipe *haltegebouw* pada prinsipnya mirip halte atau pemberhentian biskota yang pada saat ini banyak kita temui di kota kota. Bangunan halte memiliki fungsi untuk menunggu kereta datang saja, tanpa dilengkapi fungsi - fungsi lain seperti pengaturan sistem perjalanan kereta - api baik masinal maupaun manual. Ciri bangunan *haltegebouw* adalah sederhana, dinding dekat rel kereta api selalu terbuka sementara dinding yang jauh dan rel kereta api selalu tertutup. Dinding samping bangunan halte bisa terbuka maupun tertutup tergantung dan lebar ruang gerak dan samping yang disediakan bagi akses masuk orang yang menunggu kereta.
- Tipe *stationsgebouw*, selain memiliki fungsi sebagai tempat pemberhentian kereta api dan tempat menunggu penumpang, bangunan stasiun tipe ini juga mewadahi fungsi-fungsi lain seperti ruang *kartjis* dan *tilgraph*, kantor kepala station (station master), buffet (kantin stasiun), ruang sinyal dan gudang, buffet tipe *stationsgebouw* dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) yakni stasiun tipe kecil, sedang dan besar. Pembedaan ini selain dimensi luas bangunan, juga terkait dengan kelengkapan ruang fasilitas stasiun. Diduga stasiun besar dahulu dibangun untuk melayani jumlah penumpang atau layanan barang yang lebih banyak daripada stasiun yang lebih kecil.



Gambar 2.3 Tipe stasiun kolonial

Sumber: Tugas Akhir Tommi Tondo Hapsono 2002 (2016)

Arsitektur *façade stationsgebouw* memiliki keragaman gaya arsitektur disbanding *haltegebouw*. Arsitektur wajah stasiun memiliki ciri khas masing - masing dan diduga memiliki tujuan untuk mengingatkan penumpang pada tempat di mana ia berhenti. Banyak *façade* stasiun kecil dan sedang yang menggunakan gagasan arsitektur tradisional dan bahan lokal (misal: Stasiun Langsa, Stasiun Maguwohardjo) ciri bangunan kolonial dengan gaya klasik dengan omamen renaissans. (misal: Stasiun Semüt).

Ada juga ciri bangunan gaya klasik modern yang menampilkan kekuatan komposisi bentuk *façade* geometris tegas (lengkung, segitiga/gable, atau kotak) komposisi jendela pintu tanpa ornamen yang mencolok (misal : stasiun Cirebon, Bandung, Tawang - Semarang, Tugu -Yogyakarta).

Ketiga tipe *stationsgebouw* memiliki muka bangunan yang menghadap ke arah peron atau rel kereta api. Pada Stasiun tipe kecil biasanya tempat kereta berhenti tidak memiliki atap. Tipe Stasiun sedang dan besar biasanya peron dilengkapi dengan struktur atap baja yang cukup besar. Jelaslah bahwa tipologi arsitektur *stationsgebouw* terutama yang sedang dan besar selalu terdiri dari:



- Fasad khas bercirikan arsitektur setempat atau Kolonial
- Bangunan Berdinding sebagai ruang - ruang pelayan penumpang dan pengaturan kereta.
- Peron beratap baja dengan bentang relatif lebar bagi penumpang yang naik dan turun kereta api.

Ketiga ciri ini menjadi elemen atau aset potensial bagi setiap upaya pelestarian stasiun kereta api peninggalan Belanda, karena akan mengungkapkan baik” citra estetika, citra fungsional dan citra struktural” yang menjadi warisan budaya perkeretapian kolonial sekaligus mengingatkan pada era kejayaan perkeretapaian dunia melalui citra *socio technical system* yang melekat.



Gambar 2.4 Arsitektur stasiun semut
Sumber: dokumen pribadi

2.4 Perkembangan Sejarah Arsitektur Kolonial di Surabaya

2.4.1 Tahun 1870 -1900

Menurut Tommi Tondo Hapsono 2002, Belanda termasuk negara kecil di Eropa tetapi sejak abad ke 17 peranannya terhadap perkembangan ilmu pengetahuan, seni dan filosofi sangat menonjol. Pada abad ke 19 peran Belanda terhadap perkembangan ilmu dan seni mengalami kemunduran yang sangat drastis. Bahkan pada tahun 1840 *The Dutch Association for fine and arts sciences* mengadakan penulisan sebuah esai berhadiah, yang isinya harus mengandung alasan yang menentukan kemandegan arsitektur di negerinya. Namun hasil ternyata basil kompetisi tersebut tidak memberi jawaban atas masalah itu. Baru



pada awal dekade abad ke 20, Belanda bersama Rusia, Perancis dan Jerman menjadi pusat gerakan yang sebelumnya sudah ada pada seni dan arsitektur di Eropa. Kelahiran kembali arsitektur Belanda tersebut sebenarnya sudah dimulai oleh seorang *Gothic Revivalist* yang bernama Peter JH. Cuypers (1827 - 1921) dan mencapai puncaknya pada pengikut aliran *Art .Vouveau HP. Berlage* (1856 - 1934) yang kemudian disusul oleh pengikut - pengikutnya dan aliran *Amsterdam School* dan *De Stijl*. Jadi kemajuan atau kebangkitan arsitektur di Belanda ini boleh dikatakan dan tahun 1856-1915 sebagai akibat kemajuan industri yang berlanjut di Eropa.

Meskipun kebangkitan kembali arsitektur Belanda sudah kelihatan tanda- tandanya pada tahun 1865 tetapi gemanya belum sampai di Hindia Belanda. Pengaruh kemajuan arsitektur modern Belanda ini baru terasa di Hindia Belanda setelah taun 1900-an. Akibat kehidupan di Jawa yang berbeda dengan cara hidup masyarakat Belanda di negeri Belanda maka Hindia Belanda kemudian terbentuk gaya arsitektur tersendiri. Gaya tersebut sebenarnya dipeloponi oleh Gubernur Jenderal HW. Daendels yang datang ke Hindia Belanda (1808-1811).

Gaya Arsitektur Hindia Belanda abad 19 yang dipopulerkan oleh Daendels (seorang bekas jenderal angkatan darat Napoleon) kemudian dikenal dengan sebutan *The Empire Style* atau di sebut juga dengan *The Dutch Colonial vila*. Contoh ; Gedung Grahadi. *The Empire Style* adalah suatu gaya arsitektur *Neo- classic* yang melanda Eropa (Terutama Perancis, bukan Belanda) yang diterjemahkan secara bebas. Hasilnya berbentuk gaya Hindia Kolonial. Ciri-ciri nya antara lain:

1. Denah Simetris dengan satu lantai atas dan ditutup dengan atap perisai
2. Terbuka, pilar di serambi depan dan belakang, di dalam terdapat serambi tengah yang menuju ke ruang tidur dan kamar - kamar lainnya.
3. Pilarnya menjulang ke atas (bergaya Yunani)



Di Akhir abad 19 dan awal ke 20, terjadi beberapa perubahan gaya *The Empire style* yang didorong oleh makin sempitnya lahan yang tersedia dan munculnya material bahan bangunan baru seperti besi cor sebagai ganti kolom batu, atap seng yang lebih ringan. Akibat pemakaian bahan - bahan baru dengan luifel - luifel dan seng Gelombang dan konsol besi yang bermotif keriting serta penggantian kolom - kolom batu dengan besi cor yang lebih langsing. Bentuk gedung yang baru ini ditujukan untuk menyesuaikan iklim tropis basah di Surabaya. Contoh :Kantor Pos Besar Surabaya.

2.4.2 Sesudah tahun 1900

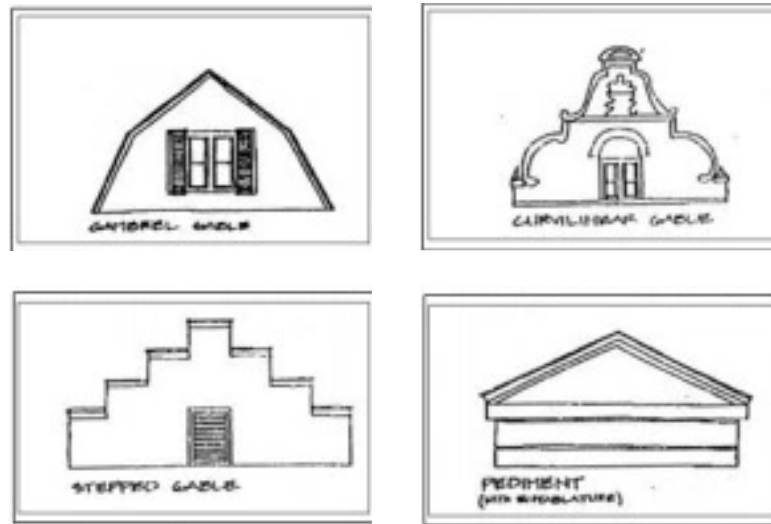
Menurut Tommi Tondo Hapsono 2002, Abad ke 20 merupakan masa kejayaan arsitektur kolonial di Surabaya. Hal ini disebabkan karena perkembangan yang terjadi secara bersamaan antara perkembangan ekonomi yang pesat di Hindia Belanda dan kemajuan perkembangan arsitektur modern di Belanda sendiri. Di Surabaya sendiri para arsitek bangunan penting : C. Cilroen, W. Lemei, MJ hulswit, FJL Ghjsels, Job & Sprey, J.Th.van Oyen adalah produk Belanda. Pengaruh yang dibawa ke Indonesia setelah tahun 1900an adalah sistem organisasi pembangunan yang makin disempurnakan dan menghasilkan mutu yang tinggi. Contoh detail elemen arsitektur yang dikerjakan rinci , detail talang, pegangan tangga, kaca hias, jendela. Disini pembangunan diatur oleh Departemen BOW (Pekerjaan Umum) sehingga menghasilkan mutu arsitektur yang tinggi. Sikap *profesionalisme* dalam organisasi perancangan ini dipelopori oleh kantor Hulswit, Fermont & Ed Cuypers di Weltevreden. *Profesionalisme* ini dipelihatkan dan cara perancangan yang tuntas pada bangunan secara keseluruhan. Perancangan ini dimulai dari layout dan bentuk bangunan sampai detail - detail elemen bangunan yang kecil, bahkan interior dan perabotnya. Selain cara kerja dan organisasi perancangan, para arsitek Belanda itu juga secara tidak sadar membawa bentuk elemen - elemen vernacular arsitektur Belanda ke dalam arsitektur Indonesia. Elemen - elemen tersebut banyak digunakan terutama pada



arsitektur kolonial antara tahun 1900 sampai tahun 1920-an. Elemen - elemen tersebut antara lain adalah:

1. Penggunaan Gevel (*Gable*) pada tampak depan Bangunan

Bentuk dari gavel tersebut sangat bervariasi, seperti *curvilinear gable*, *stepped geble* dan sebagainya.



Gambar 2.5 Macam-macam bentuk gavel
Sumber: American Vernakular Design 1870-1940 (2016)



Gambar 2.6 Macam-macam gavel pada bangunan di Surabaya
Sumber: <http://google.com> (2016)



2. Penggunaan Tower pada bangunan

Karya - karya Peter JH. Cuypers seperti Rijkmuseum Masterdam, juga memiliki 2 buah menara. Kebiasaan membuat tower pada bangunan umum juga dipakai pada banyak karya Berlage. Di Indonesia kebiasaan membuat tower yang ujungnya diberi atap rupanya menjadi *mode* pada arsitektur kolonial Belanda pada awal abad 20 dan bentuknya pun bermacam - macam.

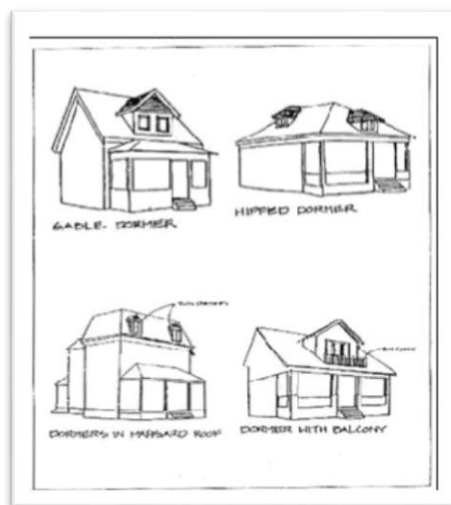


Gambar 2.7 Macam-macam tower pada bangunan di Surabaya

Sumber: <http://google.com> (2016)

3. Penggunaan Dormer pada bangunan

“A Dormer is a window or other opening such as louver, projected through a sloping roof and provided with its own roof The dormer frame is usual! placed vertically on the rafters of the main roof “.
(Gofried, 1988: 64)



Gambar 2.8 Macam-macam dormer pada bangunan
Sumber: *American Vernakular Design 1870-1940* (2016)



Di samping bentuk yang mereka bawa, arsitektur kolonial juga harus menyesuaikan diri dengan iklim tropis basah di Indonesia. Justru dengan penyesuaian iklim inilah maka arsitektur kolonial mempunyai bentuk dan tatanan yang khas yang tidak sama dengan arsitektur modern di Belanda. Pelopor penyesuaian bentuk kolonial dengan iklim tropis basah di Indonesia adalah Prof. Klitthammer dari Universitas. Doff dan BJ.Quendag, arsitek dari Amsterdam. Kedua arsitek tersebut seorang arsitek professional pertama yang merancang bangunannya setelah tahun 1900 di Indonesia. Mereka mendapat tugas dan perusahaan kereta api di NIS (*Nederland Indische Spoorweg*).

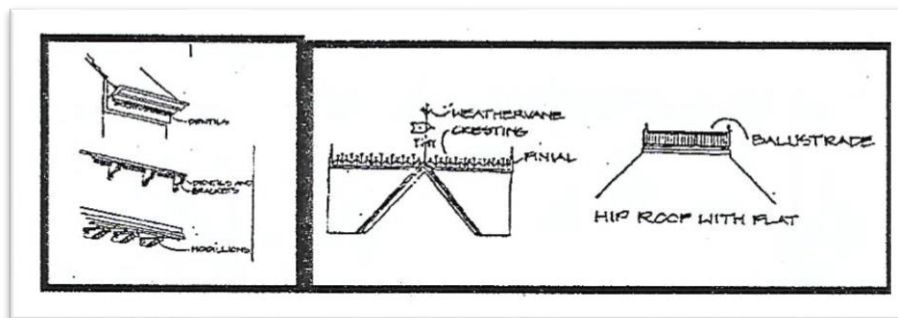
Dan bentuk - bentuk arsitektur Belanda yang mereka terapkan di Indonesia, misalnya seperti dengan adanya *double tower* yang dikombinasikan dengan gavel depan pada pintu masuk serta bentuk - bentuk *arch* (lengkung), yang masih menjadi model yang terus dilanjutkan pada bentuk arsitektur kolonial antara tahun 1900 an sampai tahun 1925 an. Namun yang paling menonjol adalah usaha penyesuaian bangunannya terhadap iklim tropis basah di Indonesia. Penyesuaian tersebut mereka antisipasi terutama pada:

- Ventilasi, diwujudkan dengan banyaknya pembukaan. Untuk aliran udara dengan bentuk yang ramping.
- Hujan dan Matahari diantisipasi dengan membuat galeri sepanjang bangunan, sehingga kalau jendela - jendela ruangan dibuka maka ruang tersebut akan terlindung dan sinar matahari langsung maupun terhempas air hujan. Dengan adanya galeri keliling tersebut maka tampak bangunan menjadi berbentuk yang sering disebut double gavel. Layout bangunan juga diusahakan supaya menghadap ke arah Utara - Selatan untuk menghindani sinar matahari langsung.



Gambar 2.9 Galeri sepanjang bangunan
Sumber: <http://google.com> (2016)

Selain itu juga ditemui berbagai detail arsitektur vernacular Barat yang sering dijumpai pada detail arsitektur kolonial Belanda di Surabaya setelah tahun 1900 an:



Gambar 2.10 Detail-detail arsitektur vernacular barat
Sumber: American Vernacular Design 1870-1940(2016)



Gambar 2.11 Detail-detail arsitektur vernacular barat pada Kantor Pos Kebon Rojo Surabaya
Sumber: <http://google.com> (2016)



2.4.3 Arsitektur Kolonial di Surabaya setelah tahun 1920

Tahun 1920 an merupakan tahun - tahun pementapan bagi kekuasaan Belanda di Indonesia, baik secara politik maupun ekonomi. Oleh sebab itu pembangunan di segala bidang pada tahun - tahun tersebut menjadi pesat sekali. Adanya pembangunan fisik yang pesat pada tahun 1920 an ini juga membawa arus perubahan yang penting dalam dunia arsitektur kolonial di Hindia Belanda pada umumnya dan Surabaya khususnya yang dapat dibagi dalam 2 bagian:

1. Pengembangan suatu bentuk arsitektur yang berciri khas *Indisch*, dimana tradisi arsitektur tradisional Indonesia akan memperoleh tempat yang layak dengan memberikan hiasan.-hiasan ukiran jawa oleh tukang - tukang setempat yang direkrut dari Jepara untuk membuat hiasan interiornya.
2. Arsitektur modern, yang sepenuhnya berkiblat ke Eropa dengan penyesuaian terhadap teknologi dan iklim setempat. Aliran inilah yang mendapat sambutan hangat di Surabaya. Biro - Biro arsitek dan perorangan yang berkarya di Surabaya sesudah tahun 1920an semuanya merujuk ke gaya arsitektur modern ini.

Akihary memakai istilah gaya bangunan sesudah tahun 1920 an dengan nama *Nieuwe Bouwen* yang meruakan penganut dan aliran *International Style*. Seperti halnya arsitektur Barat lain yang diimpor, maka penerapannya di sini selalu disesuaikan dengan iklim serta teknologi setempat. wujud umum dari penampilan arsitektur *Nieuwe Bouwen* ini menurut formalnya berwarna putih, atap datar, gavel horizontal dan volume bangunan yang berbentuk kubus.



Gambar 2.12 Bangunan Nieuwe Bouwen di Surabaya
Sumber: <http://google.com> (2016)

Pada akhir tahun 1930 an terjadi kelesuan ekonomi di dunia yang juga melanda Surabaya. Jaman itu sering disebut sebagai jaman Malaise. Keadaan seperti berdampak langsung terhadap pembangunan gedung di Surabaya. Praktis sesudah tahun 1930 an tidak banyak gedung besar yang dibangun di Surabaya. Antara tahun 1931 sampai tahun 1940 kemajuan fisik arsitektur kolonial di Surabaya memang mengalami penurunan dibanding antara tahun 1920 samapai tahun 1930. Bisa ditarik kesimpulan bahwa masa jaya arsitektur kolonial di Surabaya adalah antara tahun 1900 sampai tahun 1930an, sesudah itu mengalami penurunan antara tahun 1931 sampai tahun 1940 an dan berhenti sama sekali sesudah tahun 1940an.

2.5 Standarisasi Stasiun Kereta Api di Indonesia

2.5.1 Pelayanan Stasiun

A. Pelayanan Informasi

Pelayanan Informasi adalah pelayanan stasiun yang fungsinya memberikan informasi kepada calon penumpang, penumpang dan atau pengantar yang berkaitan dengan operasional/perjalanan kereta api dan fasilitas yang ada di stasiun.



Berdasarkan jenisnya media informasi di stasiun dibagi menjadi 3, yaitu :

a. Visual

Merupakan jenis media informasi yang disampaikan dengan gambar/visual saja tanpa suara berupa :

- Display
- Monitor
- Papan informasi Neon Box
- Papan Informasi Biasa
- Running Text

b. Audio

Merupakan jenis media informasi yang disampaikan dengan suara melalui pengeras suara/speaker.

c. Audio Visual

Merupakan jenis media informasi yang disampaikan dengan gambar/visual dan suara berupa :

- Monitor LCD + Speaker
- LCD TV

Tabel 2.3 Penerapan Jenis Media Informasi pada Kelas Stasiun

No.	Jenis Media	Kelas Stasiun		
		Besar	Sedang	Kecil
1.	Visual			
	• Led Display	Ada	##	##
	• Monitor	Ada	Ada	##
	• Neon Box	Ada	Ada	Ada
	• Papan Informasi/Board	Ada	Ada	Ada
2.	Audio	Ada	Ada	Ada
3.	Audio Visual			
	• Monitor LCD + Speaker	Ada	Ada	##
	• LCD TV	Ada	Ada	##

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 4, 2012 (2016)



Berdasarkan tujuannya media pelayanan informasi di stasiun dibagi menjadi 5 macam yaitu :

a. Media Pelayanan Informasi Penunjuk Lokasi

Media pelayanan yang berisi informasi mengenai tempat, ruangan dan fasilitas yang ada didalamnya. Penunjuk lokasi ini meliputi nama ruangan yang ada di stasiun yang digunakan untuk kegiatan pokok operasional, kegiatan penunjang dan jasa pelayanan khusus, termasuk denah bangunan stasiun.

b. Media Pelayanan Informasi Penunjuk Arah

Media pelayanan informasi yang berisi informasi arah menuju ruang atau fasilitas yang ada di stasiun yang didesain sedemikian rupa sehingga penumpang dengan mudah mengetahui arah menuju fasilitas atau ruang atau rangkaian KA yang diinginkan.

c. Media Pelayanan Informasi Penunjuk Waktu

Media pelayanan yang dimaksud adalah informasi mengenai waktu atau jam yang ada pada saat penumpang di stasiun, sehingga berguna bagi penumpang untuk bisa merencanakan perjalanannya ke tempat tujuan sesuai waktu yang diinginkan. Penunjuk waktu tersebut merupakan waktu yang dipakai untuk jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api yang telah sesuai dengan waktu setempat.

d. Media Pelayanan Informasi Pelayanan Kereta Api

Media pelayanan yang ada di stasiun berfungsi untuk memudahkan penumpang mendapatkan pelayanan yang diinginkan sesuai dengan kebutuhan dan kemampuannya, yang meliputi :

- Jadwal keberangkatan kereta api dan kedatangan kereta api
- Informasi nama dan nomor kereta api
- Informasi tarif kereta api



- Informasi stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun pemberhentian dan stasiun tujuan
- Informasi letak/lokasi rangkaian kereta api
- Kelas pelayanan
- Peta jaringan jalur kereta api
- Informasi gangguan perjalanan kereta api

e. Media Pelayanan Informasi Pelayanan Kereta Api

Media pelayanan yang ada di stasiun berfungsi untuk memudahkan penumpang mendapatkan pelayanan yang diinginkan sesuai dengan kebutuhan dan kemampuannya, yang meliputi :

- Jadwal keberangkatan kereta api dan kedatangan kereta api
- Informasi nama dan nomor kereta api
- Informasi tarif kereta api
- Informasi stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun pemberhentian dan stasiun tujuan
- Informasi letak/lokasi rangkaian kereta api
- Kelas pelayanan
- Peta jaringan jalur kereta api
- Informasi gangguan perjalanan kereta api
- Peringatan untuk membuang sampah pada tempatnya.
- Larangan merokok
- Larangan masuk ke ruangan khusus petugas
- Larangan membawa senjata tajam, senjata api dan bahan peledak.

Untuk Stasiun besar, sedang dan stasiun komuter harus menyediakan tempat atau ruangan khusus pelayanan informasi (Information Centre) yang dapat dimanfaatkan oleh penumpang, yang terdiri dari minimal 2 petugas informasi yang beroperasi tiap hari yang sesuai dengan jadwal operasional kereta api di stasiun, dengan kelengkapan meliputi minimal 1 set komputer dan brosur.



B. Pelayanan Ticketing

Pelayanan ticketing adalah pelayanan yang melayani calon penumpang dan memberikan informasi mengenai :

- Penjualan tiket
- Pemesanan tiket
- Pembatalan dan penukaran tiket
- Informasi harga tiket
- Informasi ketersediaan tempat duduk
- Layanan elektronik payment

Pelayanan ticketing dapat dilayani di ruang/loket ticketing di dalam stasiun atau di drive thru ticketing yang telah disediakan untuk kemudahan penumpang dalam memperoleh tiket kereta api. Selain itu bisa ditempatkan *Railbox* untuk keperluan reservasi tiket secara mandiri oleh penumpang dengan menggunakan kartu (Rail Card). Ketersediaan *drive thru* dan *Railbox* menyesuaikan dengan kebutuhan yang ada di stasiun.

Pelayanan ticketing di stasiun disesuaikan dengan jenis perjalanan kereta api yang terdiri dari ruang ticketing untuk perjalanan kereta api antar kota kelas eksekutif-bisnis, kelas ekonomi dan dalam kota/komuter, seperti dalam Tabel pelayanan ticketing dibawah ini.

Tabel 2.4 Pelayanan Ticketing

No.	Jenis Loker (Ruang Ticketing)	Kelas Stasiun		
		Besar	Sedang	Kecil
1	Ka eksekutif-bisnis (antar kota)	Min 3 org	Min 1 org	-
2	Ka ekonomi (antar kota)	Min 2 org	Min 2 org	Min 1 org
3	Ka dalam kota (komuter)	Min 3 org	Min 3 org	Min 3 org

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 8, 2012 (2016)

C. Pelayanan Keselamatan

Pelayanan Keselamatan adalah pelayanan wajib yang ada di stasiun yang berupa peringatan yang disampaikan kepada penumpang agar keselamatan terjamin, berupa peringatan melalui audio yang dilakukan



petugas saat adanya sarana gerak atau kereta api yang melintas di stasiun dan berupa garis batas aman peron.

Pelayanan gambar atau media visual jalur evakuasi saat terjadi bencana/kebakaran wajib ada di semua stasiun yang penempatannya di tempat yang mudah dibaca oleh penumpang yang disesuaikan dengan penempatan informasi penunjuk lokasi dan penunjuk arah di stasiun dengan jumlah untuk stasiun besar minimal 2 buah, untuk stasiun sedang dan kecil minimal 1 buah.

Di stasiun harus ada penempatan *assembly point* yaitu papan informasi agar jika terjadi bencana, penumpang dapat langsung menuju tempat berkumpul darurat yaitu di *assembly point*. Penempatan *assembly point* menyesuaikan kondisi stasiun dimana dalam penempatannya harus memperhatikan :

- Jauh dari bangunan.
- Jalur menuju lokasi dari dalam stasiun mudah dengan dilengkapi informasi penunjuk arah.
- Dari *assembly point* harus ditempatkan papan informasi penunjuk arah untuk keluar wilayah stasiun/tempat aman.
- Bisa ditempatkan di tanah lapang atau lapangan parkir stasiun menyesuaikan kondisi stasiun.

D. Pelayanan Keamanan

Pelayanan keamanan adalah pelayanan keamanan dari petugas keamanan yang ada di stasiun disamping kamera CCTV yang beroperasi selama 24 jam, sehingga mencegah adanya tindak kriminal di stasiun.

Untuk sterilisasi dari kemungkinan bahaya ancaman senjata tajam, senjata api dan bahan peledak, maka untuk stasiun kelas besar harus dilengkapi metal detector, walkthrough detector dan inspection mirror.



Tabel 2.5 Kebutuhan Pelayanan Keamanan pada Stasiun

No.	Kebutuhan untuk Pelayanan Keamanan (per-shift)		Kelas Stasiun		
			Besar	Sedang	Kecil
1	Petugas keamanan	Komuter	Min 13 org	Min 10 org	Min 3 org
		Non Komuter	Min 10 org	Min 8 org	Min 2 org
2	Kamera CCTV	Komuter	Min 4 buah	Min 3 buah	Min 2 buah
		Non Komuter	Min 3 buah	Min 2 buah	Min 1 buah

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 9, 2012 (2016)

E. Pelayanan Kesehatan

Pelayanan kesehatan adalah pelayanan yang diberikan oleh petugas kesehatan untuk penumpang dan pegawai operasional kereta api yang menyangkut masalah kesehatan yang sifatnya darurat. Pelayanan ini dapat dimanfaatkan selama 24 jam dengan ruangan khusus untuk pelayanan kesehatan di stasiun. Pelayanan kesehatan di stasiun minimal 2 orang dan minimal menyediakan alat-alat standart P3K dan obat-obatan.

F. Pelayanan Umum

1. Layanan Toilet dan Musholla
2. Pelayanan ruang tunggu penumpang
3. Pelayanan parkir kendaraan
4. Pelayanan Restoran, Pertokoan, ATM, Money Charger, TITAM, Counter Hotel &Travel
5. Pelayanan penitipan dan pengantar barang

G. Pelayanan Khusus

1. Pelayanan untuk Penyandang Cacat dan Lansia

Pelayanan untuk penyandang cacat dan lansia yaitu pelayanan yang dapat dimanfaatkan bagi penyandang cacat (difabel) dan orang usia lanjut untuk kemudahan atau aksesibilitasnya didalam stasiun yang tentunya sampai orang penyandang cacat dan lansia tersebut mendapatkan pelayanan yang diperlukan di dalam stasiun atau sampai masuk ke dalam kereta.



Pelayanan ini dapat berupa kursi roda, dan prioritas untuk menggunakan lift pada stasiun. *Ramp* harus tersedia di semua kelas stasiun yang didesain sesuai dengan kebutuhan untuk membantu memudahkan penyandang cacat dan lansia naik peron sehingga bisa dengan mudah masuk ke dalam kereta.

2. Pelayanan untuk Ibu Menyusui

Pelayanan yang disediakan di stasiun untuk ibu menyusui adalah ruangan khusus yang bisa disatukan dengan ruangan eksekutif dengan ukuran minimal untuk 5 orang dengan dinding pembatas sehingga ibu yang menyusui merasa nyaman.

3. Pelayanan Smoking Area

Pelayanan smoking area adalah pelayanan tempat atau ruangan khusus distasiun yang disediakan bagi penumpang yang merokok, sehingga tidak mengganggu penumpang yang lain yang tidak merokok.

H. Pengaturan Zona Pelayanan di Stasiun

Zona pelayanan stasiun dibagi menjadi 3 yaitu :

1. **Zona Penumpang Bertiket atau Zona I** = Zona I merupakan tempat steril yang khusus disediakan bagi penumpang bertiket yang telah siap memasuki kereta. Tempat ini adalah area peron dan jenis peron tinggi merupakan rekomendasi untuk standardisasi stasiun.
2. **Zona Calon Penumpang Bertiket atau Zona II** = Zona II merupakan tempat yang disediakan bagi calon penumpang bertiket yang menunggu datangnya kereta yaitu :
 - Ruang tunggu (umum, eksekutif, vip).
 - Semua ruang dalam yang ada di stasiun setelah calon penumpang melewati tempat pemeriksaan tiket/portir.



3. **Zona Umum atau Zona III** = Zona III merupakan tempat dimana calon penumpang, pengantar dan orang umum mendapatkan pelayanan sebelum masuk ke dalam zona II. Zona III dimaksud adalah zona calon penumpang dan umum sebelum diperiksa tiketnya atau sebelum masuk peron, yang termasuk zona I adalah:

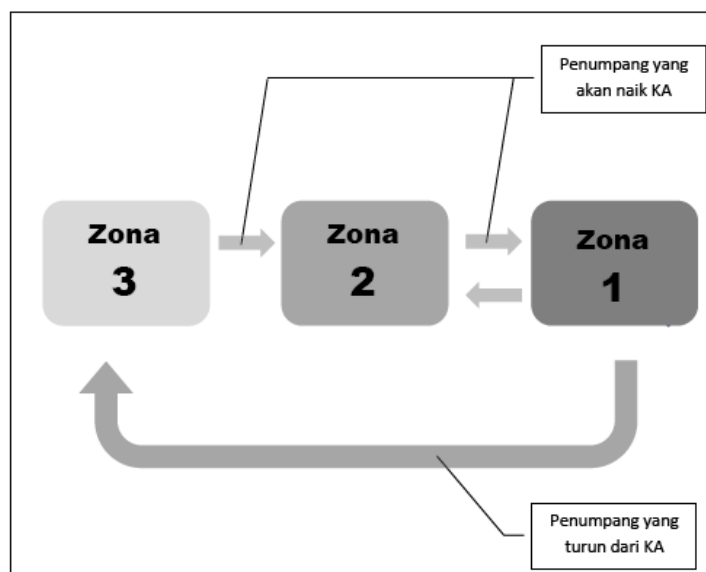
- Hall
- Tempat parkir
- Halaman stasiun; dan semua ruang yang dibatasi oleh tempat pemeriksaan tiket/porter

I. Pengaturan Sirkulasi Penumpang di Stasiun

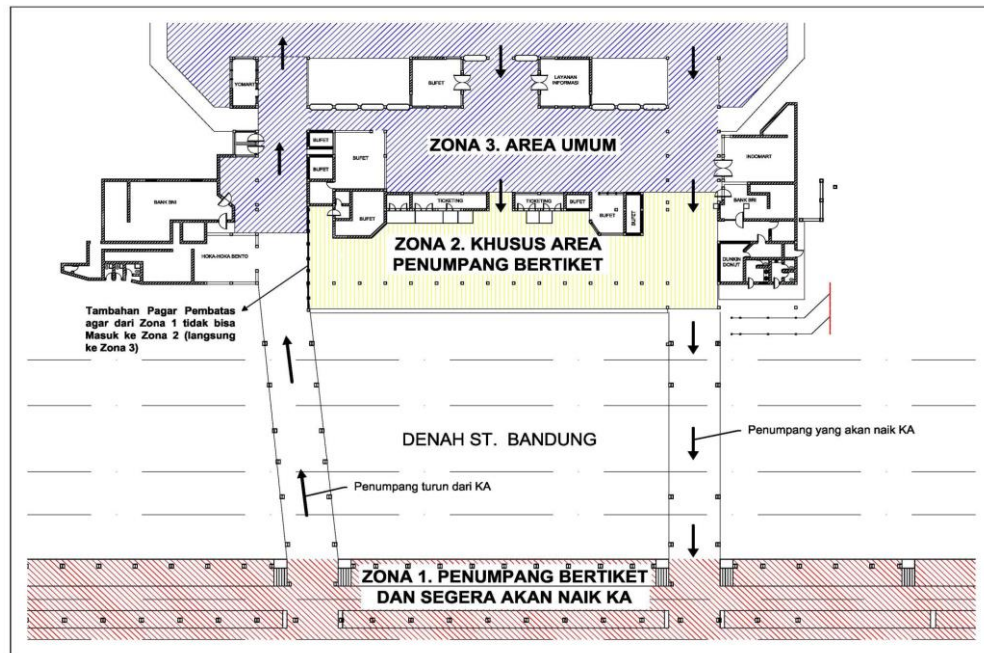
Pengaturan sirkulasi penumpang di stasiun harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- Tidak Terjadi Perpotongan Antara Akses masuk dan keluar penumpang baik yang akan naik KA maupun Turun dari KA.
- Pintu masuk dipisahkan dengan pintu keluar stasiun
- Kapasitas/Ukuran pintu masuk dan keluar Penumpang sesuai dengan Volume penumpang yang ada.

Berikut gambar alur sirkulasi dan pembagian zona di stasiun :



Gambar 2.13 Alur sirkulasi dan pembagian zona stasiun
Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 16, 2012 (2016)



Gambar 2.14 Alur sirkulasi dan pembagian zona stasiun
Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 17, 2012 (2016)

2.5.2 Perangkat Stasiun

Perangkat dan instalasi pendukung bangunan stasiun merupakan alat dan juga instalasi yang tersedia di stasiun sebagai sarana pendukung bangunan stasiun agar pelayanan kepada pengguna bisa optimal sesuai dengan fungsinya. Perangkat dan instalasi pendukung yang di maksud meliputi :

- Perangkat Media Informasi
- Media Informasi Berdasarkan Tujuan Pelayanan
- Instalasi Mekanikal
- Instalasi Elektrikal
- Instalasi Air
- Furnitur
- Instalasi dan Perangkat Pemadam Kebakaran
- Perangkat Keamanan



2.5.3 Bangunan Stasiun

A. Asas Aksesibilitas pada Bangunan Umum

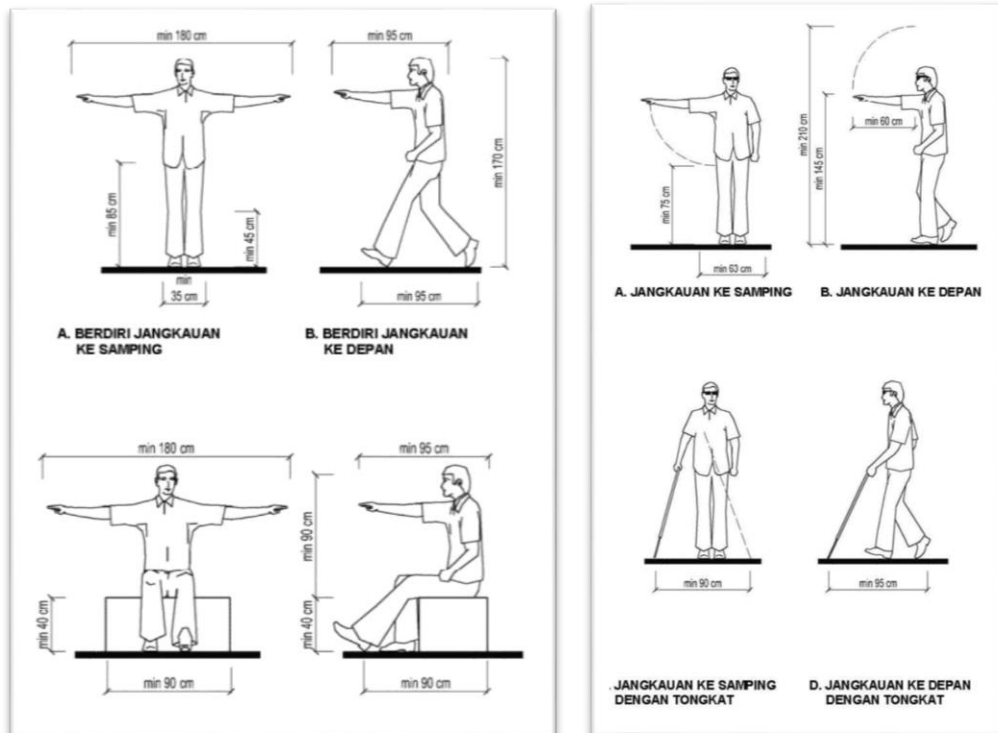
Aksesibilitas pada bangunan umum adalah kemudahan yang disediakan bagi semua orang termasuk penyandang cacat untuk mengakses fasilitas pada bangunan umum. Terdapat 4 asas aksesibilitas pada bangunan umum, yaitu:

- A. **Kemudahan**, yaitu setiap orang dengan mudah dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
- B. **Kegunaan**, yaitu setiap orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
- C. **Keselamatan**, yaitu setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang.
- D. **Kemandirian**, yaitu setiap orang harus bisa mencapai, masuk dan mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan dengan tanpa membutuhkan bantuan orang lain.

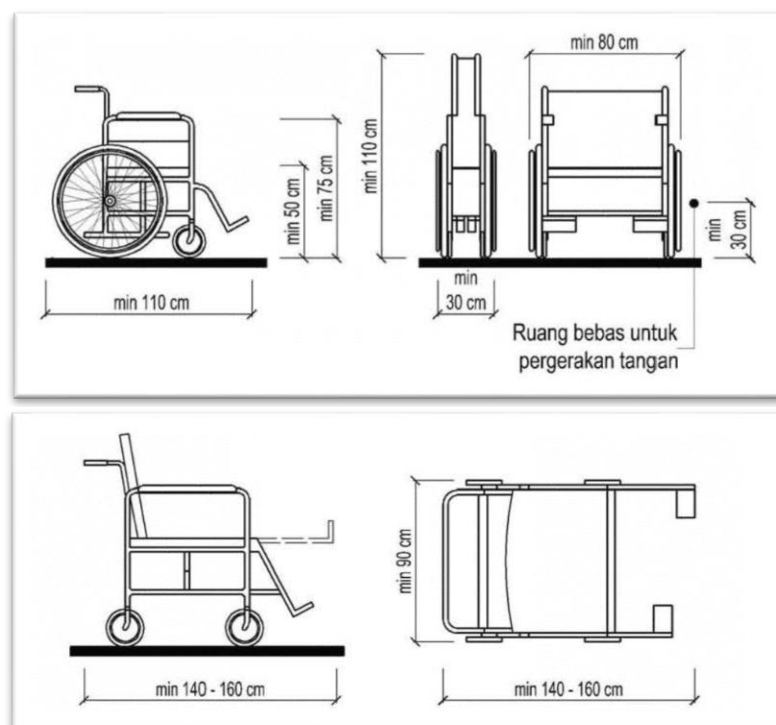
B. Ukuran Dasar Ruang

Ukuran dasar ruang tiga dimensi yang meliputi panjang, lebar dan tinggi, digunakan sebagai pedoman untuk mendesain bangunan sehubungan dengan pemenuhan asas aksesibilitas pada bangunan. Ukuran dasar ruang di stasiun mengacu kepada dua ukuran dasar sebagai berikut:

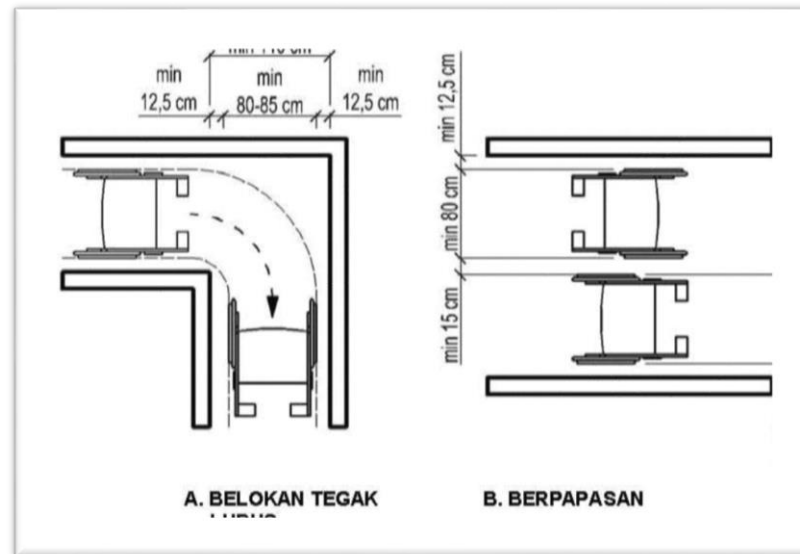
- 1. **Ukuran Dasar Umum**, yang meliputi ukuran tubuh manusia dewasa, peralatan yang digunakan, ruang yang dibutuhkan untuk mewadahi pergerakannya.



Gambar 2.15 Ukuran umum orang dewasa dan tuna netra
Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 58, 2012 (2016)



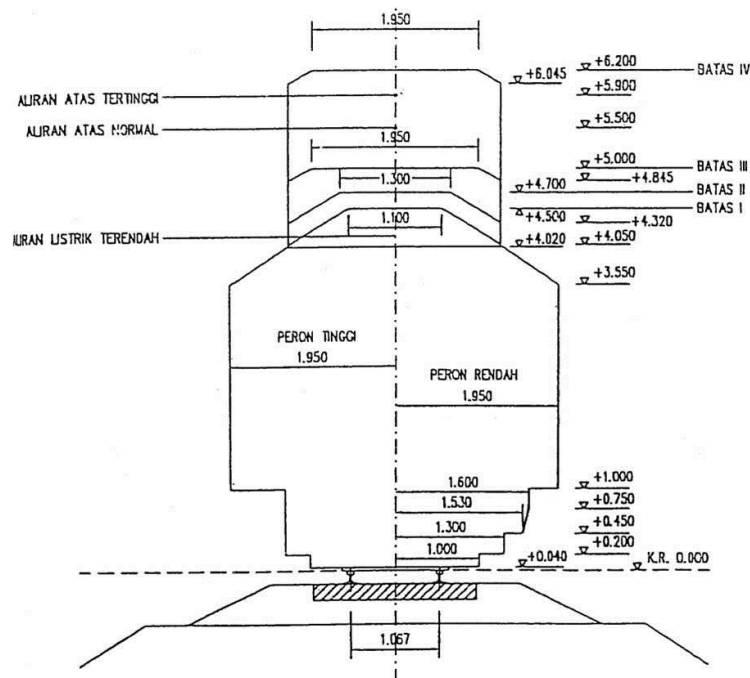
Gambar 2.16 Ukuran kursi roda 2
Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 59, 2012 (2016)



Gambar 2.17 Ukuran putar kursi roda

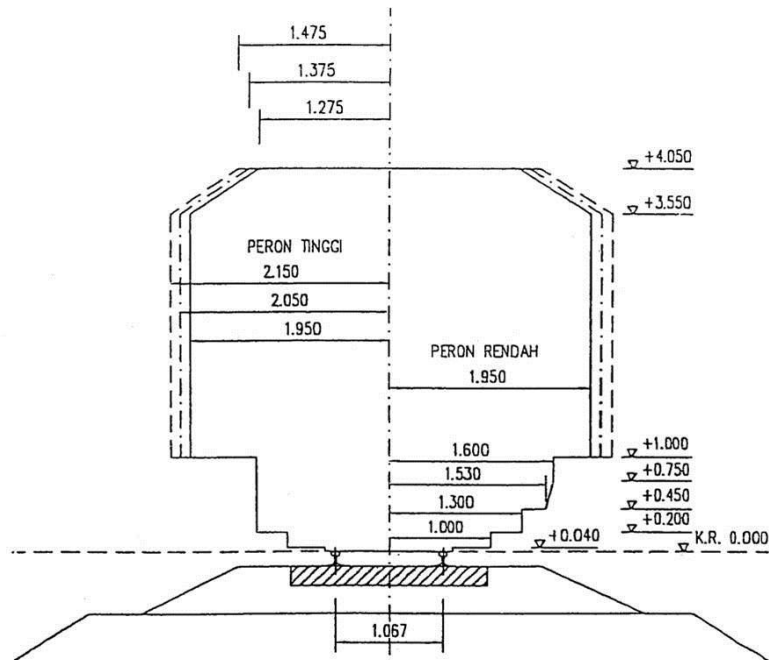
Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 59, 2012 (2016)

2. **Ukuran Dasar Khusus**, yang disesuaikan dengan ukuran sarana dan prasarana perkeretaapian, peralatan, perlengkapan dan ruang yang dibutuhkan untuk mewadahi pergerakan sarana sehubungan dengan kegiatan operasional kereta api di stasiun.

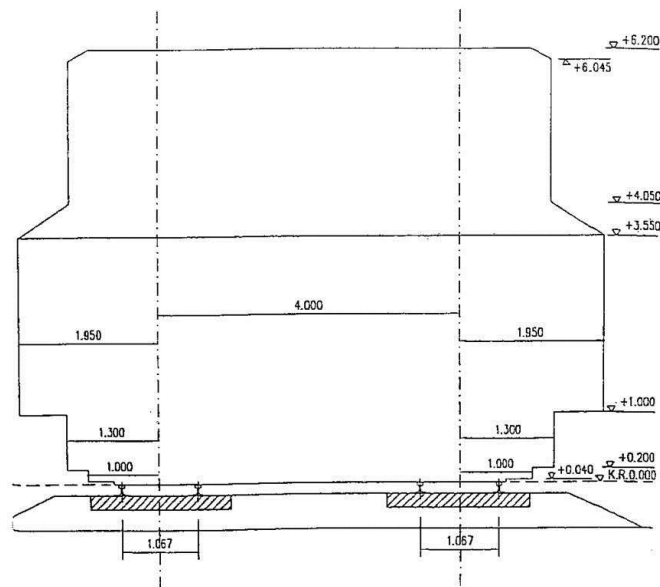


Gambar 2.18 Ruang bebas pada jalan rel lurus

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 60, 2012 (2016)



Gambar 2.19 Ruang bebas jalan rel lengkung
Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 61, 2012 (2016)



Gambar 2.20 Ruang bebas jalan rel lurus jalur ganda
Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 61, 2012 (2016)



C. Pembagian Fungsi Ruang di Stasiun

Ruang-ruang di stasiun adalah tempat untuk berbagai aktifitas dan fasilitas pelayanan jasa angkutan kereta api yang berada di stasiun. Ruang-ruang ini merupakan bagian dari bangunan stasiun yang berupa ruangan kerja, ruangan pelayanan, hall, teras, area terbuka, jalur kereta api, peron, jalur pejalan kaki, pelataran parkir dan lain-lain.

Setiap ruang di stasiun mempunyai fungsi tertentu sesuai dengan aktifitas dan fasilitas pelayanan yang ditempatkan di ruang tersebut. Secara umum, pembagian ruang di stasiun berdasarkan fungsinya meliputi:

1. Ruang untuk Kegiatan Pokok

Ruang untuk kegiatan pokok adalah ruang yang diperuntukan bagi kegiatan- kegiatan yang berkaitan langsung dengan penyelenggaraan jasa angkutan kereta api di stasiun. Ruang untuk kegiatan pokok terbagi menjadi dua bagian utama, yaitu:

a. Ruang Petugas Operasional, yang meliputi:

- 1) Ruang Kepala Stasiun (KS), yaitu ruang yang diperuntukan bagi Kepala Stasiun untuk menjalankan tugasnya dalam mengatur kegiatan pelayanan yang ada di stasiun.
- 2) Ruang Wakil Kepala Stasiun (WKS), yaitu ruang dinas Wakil Kepala Stasiun yang bertugas membantu tugas Kepala Stasiun.
- 3) Ruang Pemimpin Perjalanan Kereta API (PPKA), yaitu ruangan khusus PPKA yang lokasinya harus memungkinkan bagi petugas untuk melihat kedatangan kereta api dan terlihat oleh masinis, serta bisa melihat area emplasemen di stasiun. Ruang ini harus memadai untuk penempatan peralatan operasional yang diperlukan oleh PPKA.
- 4) Ruang Pengawas Peron (PAP), yaitu ruang pengawas petugas stasiun yang berada pada posisi bisa melihat arah datangnya



kereta dan seluruh emplasemen yang fungsinya sebagai tempat untuk memberikan layanan informasi melalui pengeras suara kepada calon penumpang kereta api.

- 5) Ruang Keuangan, yaitu ruang yang mempunyai fungsi utama sebagai ruang administrasi dan perbendaharaan stasiun.
- 6) Ruang Serbaguna, yaitu ruang yang disediakan untuk menunjang operasional stasiun atau bisa dijadikan tempat untuk keperluan petugas.
- 7) Ruang Peralatan, yaitu ruang yang disediakan untuk menyimpan alat-alat yang digunakan untuk keperluan stasiun misal alat kebersihan, dan sebagainya.
- 8) Ruang UPT Kru KA, yaitu ruang yang disediakan bagi Kru KA yang berdinass untuk menggunakan fasilitas tersebut sesuai dengan kebutuhannya.
- 9) Ruang Istirahat Kru KA, yaitu ruang khusus istirahat yang dilengkapi dengan fasilitas tempat tidur untuk kru KA yang akan atau selesai berdinass sehingga kondisinya selalu dalam keadaan siap tugas.
- 10) Ruang Petugas Keamanan, yaitu ruang petugas keamanan stasiun yang disediakan untuk tempat koordinasi dan administrasi petugas keamanan termasuk tempat untuk istirahat petugas keamanan stasiun.
- 11) Ruang Petugas Kebersihan, yaitu ruang yang disediakan bagi petugas kebersihan stasiun untuk menyiapkan dan melakukan tugasnya di stasiun.

b. Ruang pelayanan publik meliputi:

- 1) Ruang Hall
- 2) Ruang Loker
- 3) Ruang Pelayanan Informasi
- 4) Ruang Tunggu VIP



- 5) Ruang Tunggu Eksekutif
- 6) Ruang Tunggu Umum
- 7) Ruang Peron
- 8) Ruang Pelayanan Kesehatan
- 9) Ruang Toilet Umum
- 10) Ruang Mushola
- 11) Ruang untuk Ibu Menyusui

2. Ruang untuk Kegiatan Penunjang dan Jasa Pelayanan Khusus

Ruang ini adalah ruang yang diperuntukan bagi kegiatan-kegiatan komersial yang secara langsung maupun tidak langsung menunjang kegiatan penyelenggaraan jasa angkutan kereta api di stasiun. Ruang ini meliputi:

- a. Ruang Pertokoan,
- b. Ruang Restoran,
- c. Ruang Parkir Kendaraan,
- d. Ruang Gudang,
- e. Ruang Penitipan Barang,
- f. Ruang Bongkar Muat Barang,
- g. Ruang ATM,
- h. Ruang Reservasi Hotel dan Travel.

D. Luas dan Kapasitas Ruang di Stasiun

Setiap ruang di stasiun memiliki ukuran tertentu sesuai dengan aktifitas dan fasilitas pelayanan yang berada di dalamnya. Penentuan ukuran ruang harus mempertimbangkan berbagai hal sehubungan dengan kapasitas, utilitas, aksesibilitas, keselamatan, keamanan dan kenyamanan bagi pengguna ruangan.

Penentuan luas ruang yang diperuntukan bagi kegiatan penunjang dan jasa pelayanan khusus di stasiun disesuaikan dengan kebutuhannya menyangkut jenis pelayanan, kapasitas dan utilitasnya



serta tetap memenuhi aspek-aspek aksesibilitas, keselamatan, keamanan dan kenyamanan.

Tabel 2.6 Standar luas minimum ruang untuk kegiatan pokok di stasiun

Ruang	Luas Ruang (m ²) Berdasarkan Kelas Stasiun		
	Besar	Sedang	Kecil
Ruang KS	30	24	20
Ruang WKS	15	15	-
Ruang PPKA	25	18	18
Ruang PAP	4	-	-
Ruang Keuangan	20	16	-
Ruang Serbaguna	100	50	-
Ruang Peralatan	16	12	8
Ruang UPT Kru KA	24	-	-
Ruang Istirahat Kru KA	30	25	-
Ruang Petugas Keamanan	15	12	9
Ruang Petugas Kebersihan	9	9	6
Ruang Hall	250	150	60
Ruang Locket	25	12	60
Ruang Pelayanan Informasi	15	12	9
Ruang Tunggu VIP	90	-	-
Ruang Tunggu Eksekutif	75	60	-
Ruang Tunggu Umum	600	160	40
Ruang Layanan Kesehatan	25	15	15
Ruang Toilet Umum	54	45	30
Ruang Mushola	49	30	20
Ruang Ibu Menyusui	15	10	-

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 66, 2012 (2016)

E. Warna Bangunan

Secara umum, warna bangunan ditentukan oleh warna dasar dinding bangunan. Warna elemen bangunan lainnya seperti kusen, pintu, lisplang disesuaikan sebagai kombinasi warna.

1. Warna Eksterior Bangunan

Standar warna dinding eksterior bangunan stasiun dibedakan antara standar warna untuk bangunan stasiun *heritage* dan non *heritage*.



Tabel 2.7 Standar warna dinding eksterior

Jenis Warna	Bangunan Non Heritage	Bangunan Heritage
Warna Dasar	Putih (kode 2290M Brilliant White merk Dulux / setara); Krem (kode 44518 Ruby Sand merk Dulux / setara)	Putih (kode 2290M Brilliant White merk Dulux / setara)
Kombinasi Warna	Gradasi Warna Abu Tua	Gradasi Warna Abu Tua
Aksen Warna (bila diperlukan)	Oranye (kode 43044 Teracotta merk Dulux / setara); Abu Tua (kode 30GG 52/011 Frost Grey merk Dulux / setara)	Oranye (kode 43044 Teracotta merk Dulux / setara)

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 78, 2012 (2016)

Khusus stasiun komuter yang bukan merupakan bangunan *heritage*, warna dinding bangunan disesuaikan dengan tema tertentu yang mengindikasikan identitas stasiun. Pengecatan dinding eksterior bangunan menggunakan cat yang diperuntukan secara khusus sebagai cat dinding eksterior, dengan spesifikasi umum sebagai berikut:

- cat weathershield,
- daya sebar teoritis 12-13 m²/liter/lapis,
- masa pengeringan 2-3 jam sebelum lapisan berikutnya,
- pengenceran 10% untuk permukaan acian.

2. Warna Interior Bangunan

Warna dasar yang digunakan untuk dinding interior bangunan adalah warna terang dengan spesifikasi yang disesuaikan dengan kebutuhan desain. Kombinasi warna untuk dinding dan elemen interior lainnya juga disesuaikan dengan kebutuhan desain.

Pengecatan dinding interior bangunan menggunakan cat dengan spesifikasi umum sebagai berikut:

- daya sebar teoritis 12-14 m²/liter/lapis;
- masa pengeringan 1-2 jam sebelum lapisan berikutnya;
- pengenceran 20% untuk permukaan acian;



3. Warna Bangunan Overkaping

Bentuk bangunan overkaping disesuaikan dengan keperluan desain arsitekturnya. Atap overkaping menggunakan material dengan warna abu-abu. Tiang dan rangka overkaping menggunakan cat dengan kombinasi warna abu-abu tua.

F. Pintu

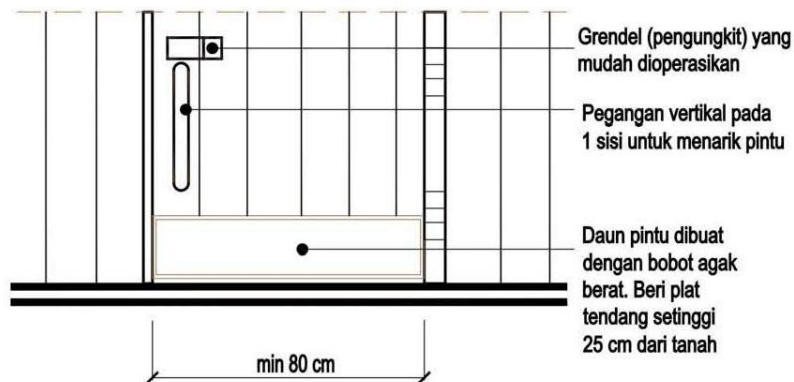
Pintu adalah bagian dari tapak bangunan atau ruang yang merupakan tempat untuk masuk dan keluar yang pada umumnya dilengkapi dengan penutup berupa daun pintu.

Sehubungan dengan asas aksesibilitas, pintu hendaknya didesain dengan memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Pintu pagar ke tapak bangunan harus mudah dibuka dan ditutup termasuk oleh penyandang cacat.
- b. Pintu masuk utama pada bangunan stasiun harus dipisahkan dengan pintu keluar utama sedemikian rupa sehingga tidak terjadi perpotongan arus sirkulasi orang.
- c. Pintu masuk/keluar utama memiliki lebar bukaan minimal 90 cm. Sementara untuk pintu-pintu yang kurang penting memiliki lebar bukaan minimal 80 cm.
- d. Di daerah sekitar pintu sedapat mungkin dihindari adanya ramp ataupun perbedaan ketinggian lantai.
- e. Hindari penggunaan material lantai yang licin di sekitar pintu.
- f. Jenis-jenis pintu yang penggunaannya tidak dianjurkan antara lain sebagai berikut:
 - 1) pintu geser (*sliding door*);
 - 2) pintu yang berat dan sulit untuk dibuka/ditutup;
 - 3) pintu dengan dua daun pintu yang berukuran kecil;
 - 4) pintu yang dapat terbuka ke dua arah (dorong dan tarik);
 - 5) pintu dengan pegangan yang sulit dioperasikan terutama bagi penyandang tuna netra.

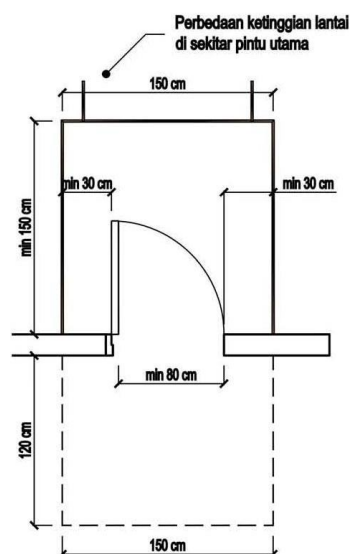


- g. Penggunaan pintu otomatis diutamakan yang peka terhadap bahaya kebakaran. Pintu ini tidak boleh membuka sepenuhnya kurang dari 5 detik sebelum menutup kembali.
- h. Alat-alat penutup pintu otomatis perlu dipasang agar pintu dapat menutup dengan sempurna karena pintu yang tidak menutup dengan sempurna dapat membahayakan bagi penyandang cacat.
- i. Pada portal yang menggunakan pintu putar harus disediakan akses berupa pintu khusus bagi pengguna kursi roda
- j. Diperlukan plat tendang di bagian bawah pintu bagi pengguna kursi roda dan orang yang menggunakan tongkat tuna netra.



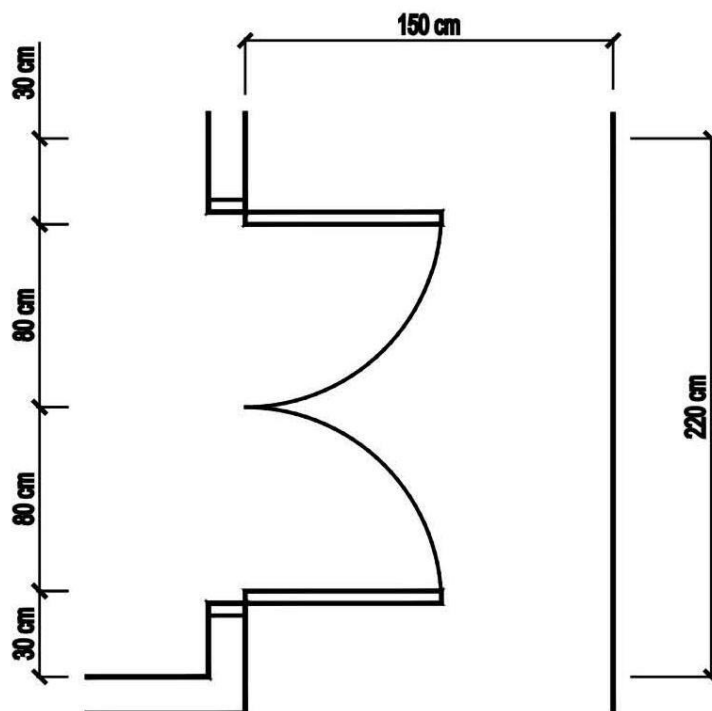
Gambar 2.21 Pintu gerbang pagar

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 97, 2012 (2016)



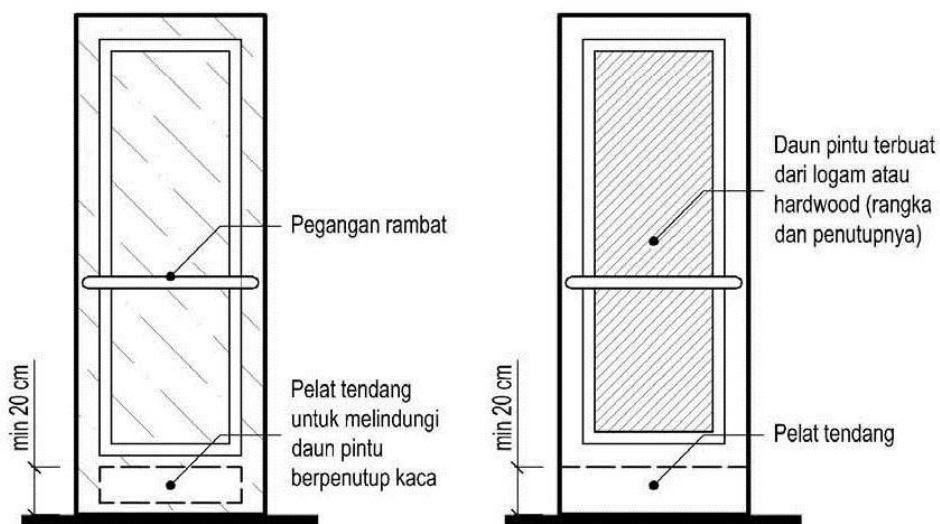
Gambar 2.22 Ruang bebas pintu 1 daun

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 98, 2012 (2016)



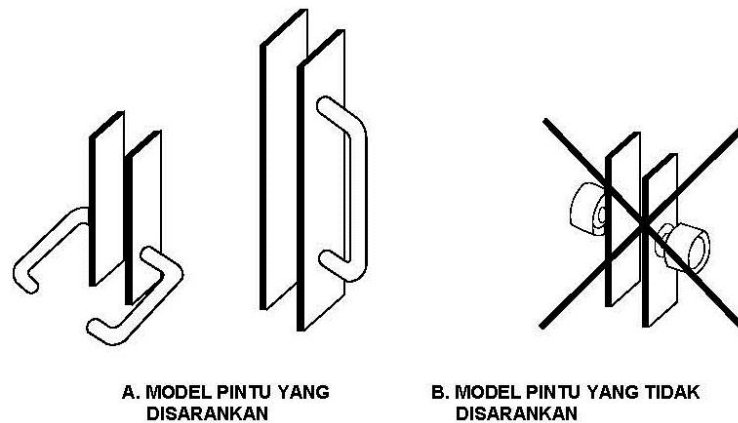
Gambar 2.23 Ruang bebas pintu 2 daun

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 99, 2012 (2016)

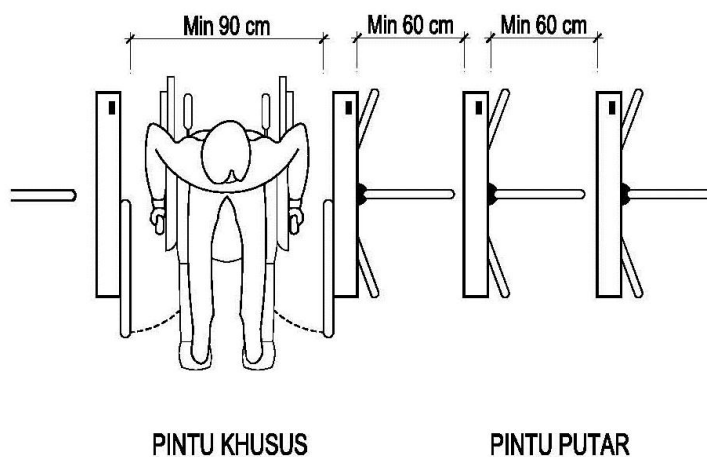


Gambar 2.24 Daun pintu dengan plat tendang

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 99, 2012 (2016)



Gambar 2.25 Pegangan pintu yang di rekomendasikan
Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 100, 2012 (2016)



Gambar 2.26 Pintu pada portal
Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun KAI hal 100, 2012 (2016)

G. Kamar Kecil

Kamar kecil (toilet) di stasiun merupakan fasilitas sanitasi yang diperuntukan secara umum maupun khusus. Toilet yang diperuntukan secara umum merupakan fasilitas sanitasi yang aksesibel bagi semua orang termasuk penyandang cacat, orang tua dan ibu hamil. Sedangkan untuk toilet yang diperuntukan secara khusus, aksesibilitasnya disesuaikan dengan orang yang menggunakannya toilet tersebut. Toilet yang diperuntukan secara khusus misalnya toilet di Ruang KS, Ruang PPKA, dan ruang kerja lainnya.



Persyaratan umum untuk fasilitas toilet adalah sebagai berikut:

- a. Ruangan toilet untuk pria didesain terpisah dengan ruangan toilet untuk wanita. Pemisahan ini juga termasuk pemisahan akses menuju ruangan masing-masing dengan pintu masuk terpisah.
- b. Masing-masing toilet dilengkapi dengan tanda toilet pria/wanita pada bagian luar ruangan.
- c. Wastafel sebaiknya menggunakan kran ungkit.
- d. Lantai menggunakan material yang tidak licin.
- e. Pada tempat-tempat yang mudah dicapai, seperti pada daerah pintu masuk dianjurkan untuk disediakan tombol pencahayaan darurat (*emergency light button*) bila sewaktu-waktu terjadi listrik padam.

Persyaratan khusus untuk fasilitas toilet sehubungan dengan aksesibilitas bagi penyandang cacat adalah sebagai berikut:

- a. Toilet harus dilengkapi dengan tanda aksesibilitas penyandang cacat pada bagian luar ruangan.
- b. Toilet harus memiliki ruang gerak yang cukup untuk masuk, keluar dan manuver kursi roda.
- c. Pintu harus mudah dibuka untuk memudahkan pengguna kursi roda membuka dan menutup pintu.
- d. Ketinggian tempat duduk kloset harus sesuai dengan ketinggian kursi roda, yaitu 45 – 50 cm.
- e. Letak kertas tissue, air, kran air, pancuran (shower), tempat sabun, pengering dan perlengkapan lainnya harus dipasang sedemikian rupa sehingga mudah digunakan oleh orang yang memiliki keterbatasan fisik dan bisa dijangkau oleh pengguna kursi roda.
- f. Kunci atau grendel pintu dipilih sedemikian rupa sehingga bisa dibuka dari luar jika terjadi kondisi darurat.



2.6 Studi Eksisting

2.6.1 Analisa eksisting/pemilik

Stasiun Surabaya Kota adalah stasiun SS (Staatsspoorwegen) pertama dan tertua yang tahun 2002 masih berdiri dalam konstruksi dan arsitekturnya yang telah di restorasi, dibangun 1876 dan berfungsi 1878 untuk perjalanan kereta api ke Pasuruan berlanjut tahun berikutnya ke Malang dan Probolinggo. Pembuatan stasiun Surabaya Kota pada masanya sekaligus membobol tangkis dan parit pertahanan yang sejak tahun 1837 melingkari kota.

Saat ini Ex Stasiun Semut Surabaya merupakan kerjasama antara PT. KAI dan investor pengembang yaitu PT. SENOPATI PERKASA. Proses pembongkaran stasiun ini pada hakikatnya telah bermula sejak tahun 1985 dengan dibangunnya kompleks Indoplaza di pelataran stasiun sebelah barat. Tetapi pada tahun 2003 muncul protes karena pembongkaran gedung stasiunnya sendiri. Kelemahan yang terbawa menyangkut masih lemah dan barunya Perda terkait, belum cukup tersosialisasi, kurangnya dana penunjang, tiada intervensi dari pemerintah pusat. Padahal konsiderasi historis dari Perda sangat kuat.

Berkat dukungan pemerintah kota dan pihak terkait. stasiun semut yang sebelumnya hampir hancur karena pembongkaran tanpa izin itu telah berdiri kembali seperti sedia kala setelah di restorasi hampir 10 tahun lamanya

2.6.2 Analisa lokasi

Pendiri	: SS (Staatsspoorwegen)
Lokasi	: Jl Stasiun kota
Sejarah	: Salah satu peninggalan sejarah perkeretaapian
Fungsi sekarang	: Akan di jadikan stasiun kembali
Usia	: >50 tahun



Gambar 2.27 Lokasi stasiun semut
Sumber: dokumen pribadi (2016)

2.6.3 Analisa Kondisi Fisik

A. Area entrance dan ruang tunggu penumpang

Pada area pintu masuk dan ruang tunggu penumpang terkesan sederhana dengan perpaduan warna yang kurang menarik, pada dasarnya desain plafond sangat menggambarkan bangunan kolonial tetapi finishing material di rasa kurang memberikan estetika pada ruangan, lantai terkesan kotor, tidak ada desain khusus pada interior bangunan.



Gambar 2.28 Ruang entrance dan ruang tunggu utama stasiun semut
Sumber: dokumen pribadi (2016)

B. Area keluar penumpang

Pada area keluarnya penumpang sirkulasi sudah cukup lebar dan luas, cat pada kusen yang berwarna abu abu kurang cocok apabila dipadukan dengan plafon yang berwarna kuning, lantai yang kotor dan kurang rapi dalam pemasangan membuat ruangan masuk dan ruang tunggu penumpang terkesan kurang nyaman.



Gambar 2.29 Area keluar penumpang Stasiun Semut
Sumber: dokumen pribadi (2016)

C. Area kantor/ ruang privat

Area kantor/ ruang privat antara satu dengan yang lain terhubung dengan adanya akses pintu di tengah ruang, pencahayaan dan penghawaan sudah cukup baik di area ini.



Gambar 2.30 Area kantor/ Ruang privat Stasiun Semut
Sumber: dokumen pribadi (2016)

D. Area peron

Pada area peron sirkulasi cukup luas dan lebar material lantai masih terkesan kotor karena kurang perawatan.

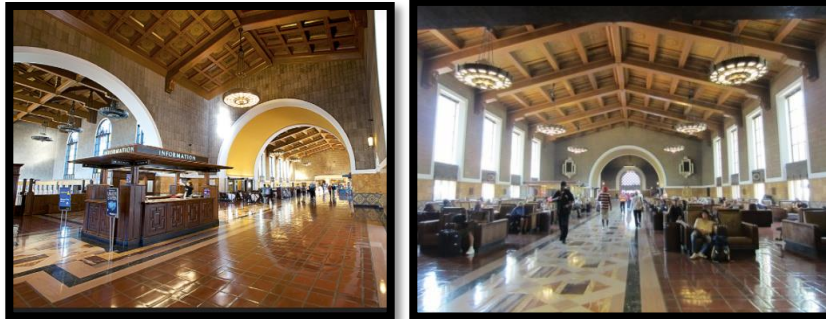


Gambar 2.31 Area Peron stasiun semut
Sumber: dokumen pribadi (2016)



2.7 Studi Pemandangan

2.7.1 Union Stasion, los angles (Amerika Serikat)



Gambar 2.32 Interior Union Stasiun Los Angeles
Sumber: <http://google.com> (2016)

Union Station sebagian dirancang tim ayah anak oleh John Parkinson dan Donald B. Parkinson (Parkinson) yang juga telah merancang Balai Kota Los Angeles dan lainnya bagian tengah bangunan Los Angeles. Mereka dibantu oleh sekelompok pendukung arsitek, termasuk Jan van der Linden. struktur menggabungkan Art Deco, Mission Revival, dan gaya Streamline Moderne, dengan rincian arsitektur seperti bintang berujung delapan, dan bahkan unsur-unsur arsitektur kolonial Belanda Kebangkitan (saran dari kelahiran Belanda Jan von der Linden)



Gambar 2.33 Interior Union Stasiun Los Angeles
Sumber: <http://google.com> (2016)

Terlampir teras taman di kedua sisi ruang tunggu, dan penumpang keluar kereta awalnya diarahkan melalui taman selatan. Bagian bawah dinding interior ditutupi marmer travertine; bagian atas memiliki bentuk



awal dari ubin akustik. Lantai di kamar besar adalah terra cotta dengan strip pusat hias marmer (termasuk travertine, agak tidak biasa di lantai karena lembut). Langit-langit di ruang tunggu memiliki penampilan kayu, tetapi sebenarnya terbuat dari baja.

2.7.2 Union Stasion, Canada



Gambar 2.34 Union station canada
Sumber: <http://google.com> (2016)

Bangunan Union Station terdiri dari dua bangunan sayap lebih rendah mengapit massa pusat yang lebih besar dibangun pada bagian yang berbeda dari sejarah stasiun. Bangunan sayap dibangun dengan struktur pertama 1881 dalam gaya romantik Revival, menampilkan tinggi, jendela sempit, rusticated batu, dan motif bunga negara Colorado, Columbine (Wikipedia, 2017).

Ketika stasiun terbakar oleh api pada tahun 1894, fasad bangunan sayap dimasukkan ke dalam 1.894 depot dan 1914 renovasi. Mereka awalnya difungsikan sebagai kantor dan fasilitas lainnya untuk stasiun melalui sejarahnya, hari ini Meskipun struktur rumah tamu untuk Crawford Hotel dan Beberapa restoran. Bagian tengah dari stasiun pada tahun 1914 berisi Aula Besar, digunakan secara historis sebagai ruang tunggu penumpang dengan fasilitas pendukung seperti toko tukang cukur dan ruang merokok. Ini dirancang dalam gaya Beaux-Arts dan fitur unsur-unsur seperti tinggi, bertingkat jendela melengkung dan teluk pada fasad dan interior, lantai teraso, lemari besi per barel mencakup seluruh lebar Aula Besar, dua jam eksterior, kanopi logam sepanjang ketinggian struktur, dan elemen klasik lainnya.

Namun, sebagian besar arsitektur merinci difokuskan pada fasad eksterior stasiun Dibandingkan dengan pengobatan lebih sederhana dari Aula Besar. interior tidak memiliki grand ornamen umum untuk stasiun waktu,



paling Terutama di langit-langit, dan bukannya Memanfaatkan skema warna yang sederhana, motif Columbine di perbatasan teluk melengkung, sconce cahaya logam, dan beberapa marmer panel.

2.7.3 Stasiun Jakarta Kota (JAKK)



Gambar 2.35 Interior stasiun Jakarta kota 1
Sumber: <http://google.com> (2016)

Stasiun Jakarta Kota (JAKK), adalah stasiun kereta api terbesar di Indonesia yang terletak di Kelurahan Pinangsia, kawasan Kota Tua, Jakarta, Indonesia. Stasiun ini adalah satu dari sedikit stasiun di Indonesia yang bertipe terminus (perjalanan awal/akhir), yang tidak memiliki jalur lanjutan lagi.



Gambar 2.36 Interior stasiun Jakarta kota 2
Sumber: <http://google.com> (2016)

Stasiun *Beos* merupakan karya besar Ghijssels yang dikenal dengan ungkapan *Het Indische Bouwen* yakni perpaduan antara struktur dan



teknik modern barat dipadu dengan bentuk-bentuk tradisional setempat. Dengan balutan *art deco* yang kental, rancangan Ghijsels ini terkesan sederhana meski bercita rasa tinggi. Sesuai dengan filosofi Yunani Kuno, *kesederhanaan adalah jalan terpendek menuju kecantikan*.

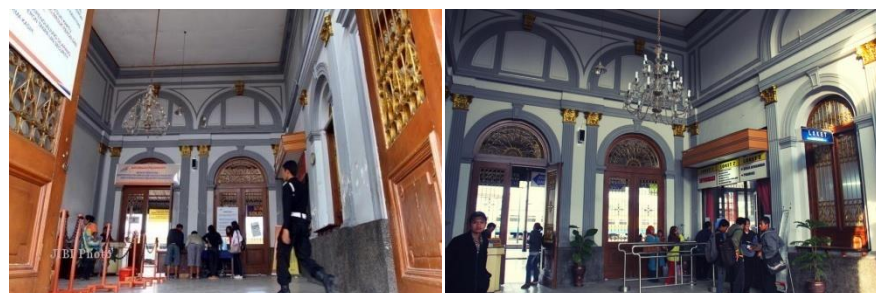
Di balik kemegahan stasiun ini, tersebutlah nama seorang arsitek Belanda kelahiran Tulungagung 8 September 1882 yaitu Frans Johan Louwrens Ghijsels. Bersama teman-temannya seperti Hein von Essen dan F. Stolts.

2.7.4 Stasiun Solo Jebres



Gambar 2.37 Exterior Stasiun Solo Jebres
Sumber: <http://google.com> (2016)

Stasiun Solo Jebres adalah sebuah stasiun yang terletak di sebelah timur dari Jalan Urip Sumoharjo. Stasiun ini terletak pada ketinggian +97 m ini berada di bawah manajemen PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi VI Yogyakarta. Dari mulai dibangun hingga masih berfungsi saat ini, Stasiun Solo Jebres memiliki sejarah yang cukup panjang. Dimulai hadirnya jalur kereta api yang melintas Kota Solo tidak terlepas dari eksistensi politik pada waktu itu.



Gambar 2.39 Interior stasiun Solo Jebres
Sumber: <http://google.com> (2016)

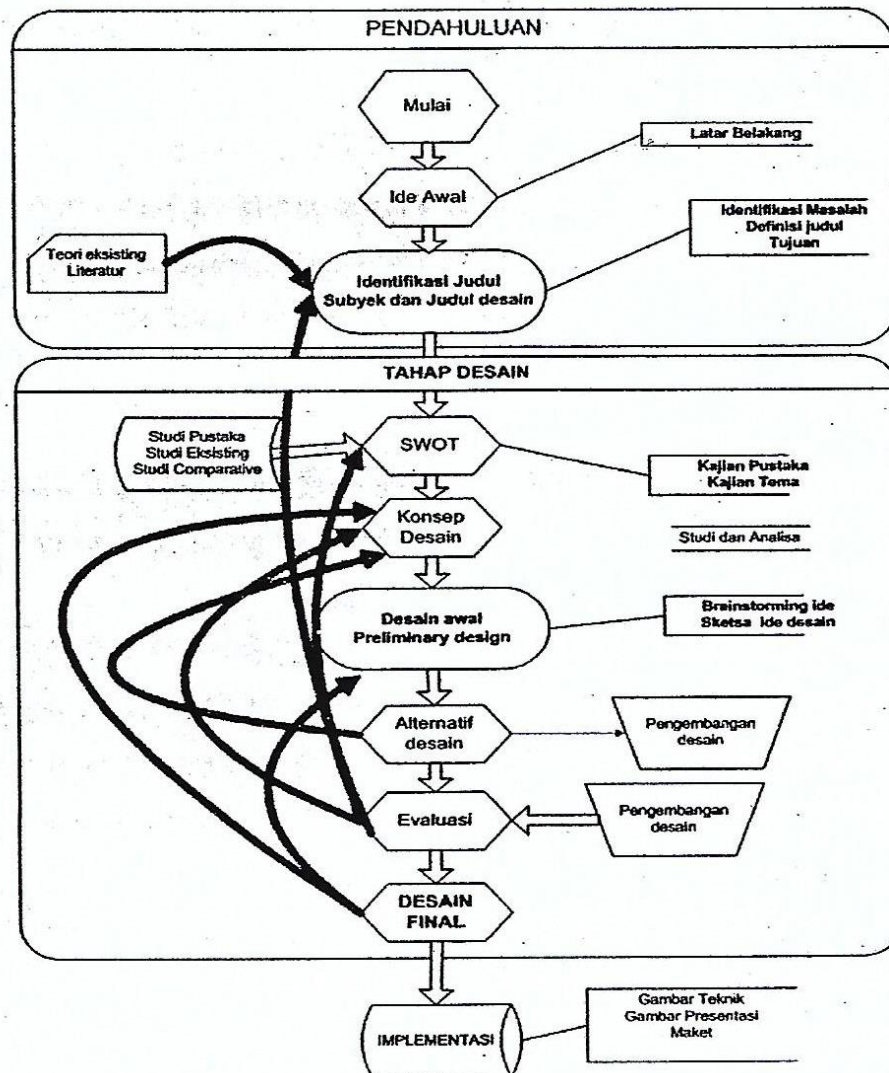


Stasiun Jebres ini terbilang megah dengan gaya arsitektur Indische Empire. Bangunannya berbentuk persegi panjang simetris dengan dua jendela melengkung di atas dua pintu utama menuju ke hall stasiun dengan fasad yang memiliki detail dan banyak dipengaruhi aliran Neo-Klasik (budaya Yunani Kuno sebelum abad pertengahan). Interiornya begitu indah dengan hadirnya pilar-pilar bergaya Corinthian Yunani maupun jeruji besi pada jendelanya yang bergaya Art Nouveau ala Belgia.

BAB III

METODE DESAIN

3.1 Bagan Proses Desain



Gambar 3.1 Proses desain
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)

3.2 Metode Penelitian

Metode yang digunakan adalah metode analitis, dimana setiap hal dalam perancangan senantiasa dianalisa kembali. Adapun teori-teorianalitis dalam kajian analisa yang digunakan oleh penulis antara lain:



- **Metode analisa induktif** = Metode yang digunakan untuk mencari standarisasi yang diperlukan dalam perancangan untuk dianalisa dan didapatkan standar tetap sesuai dengan tema perancangan yang kemudian dipakai dalam aplikasi perancangan desain.
- **Metode analisa deskriptif** = Metode yang memaparkan dan menguraikan segala bentuk data yang diperoleh untuk dianalisa
- **Metode analisa komperasi** = Metode yang membandingkan data dengan teori atau menganalisa antara data dengan data yang lainnya, yang kemudian diambil data yang sesuai dengan perancangan.

A. Data primer

Berdasarkan pendapat Umar (1999: 43). menyatakan bahwa data primer merupakan data yang didapat dari sumber pertama baik individu atau perorangan, seperti hasil dari hasil pengisian kuesioner yang biasa dilakukan oleh peneliti. Data primer dalam penelitian ini merupakan data yang diperoleh secara langsung dari jawaban responden, yaitu para pegawai dan pengunjung Stasiun Kereta Api.

Data primer diperoleh dengan cara:

- 1) **Survei Lapangan.** Peninjauan site secara langsung dengan pengamatan untuk mengidentifikasi masalah awal. Mencatat dan mengumpulkan poin penting untuk data, kemudian melakukan analisa desain sehingga muncul masalah. Survei lapangan yang dilakukan adalah meninjau kebutuhan ruang di stasiun.
- 2) **Kuesioner**, yaitu pengumpulan data penelitian melalui alat kuisisioner dimana pertanyaan peneliti dan jawaban responden dikemukakan melalui alat kuesioner tersebut (Silalahi, 2003, p.130). Pengunjung diberi kuesioner yang berhubungan dengan kenyamanan interior stasiun dan harapan – harapannya dengan desain pengembanganya
- 3) **Observasi**, yaitu proses pengumpulan data dengan cara melihat langsung kegiatan di lokasi untuk memperoleh data permasalahan



eksisting, potensi eksisting, kebiasaan pengunjung, dan kebutuhan ruang dan elemen estetik. Sehingga akan diketahui desain interior yang dapat menunjang pengguna di dalam stasiun

B. Data sekunder

Data Sekunder Menurut pendapat Umar (1999:43), menyatakan bahwa data sekunder adalah data primer yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan, baik oleh pengumpul data primer atau pihak lain. Jadi data sekunder merupakan data yang secara tidak langsung berhubungan dengan responden yang diselidiki dan merupakan pendukung bagi penelitian yang dilakukan. Dalam penelitian ini, data sekunder diperoleh dengan cara:

- a. Literatur , Mencari data tentang desain yang dapat digunakan pada sebuah stasiun disertai kajian – kajian tentang kenyamanan pengguna.
- b. Website, Pencarian data tentang konsep yang di inginkan
- c. Standart Pengumpulan data dengan menstudi literature untuk mengetahui perkembangan Stasiun Kereta Api dari desain, fasilitas, dan kebutuhan konsumen. Data tersebut dijadikan acuan dalam mendesain Stasiun Kereta Api yang baru sehingga desain mengikuti perkembangan secara internasional dan nasional.

3.3 Analisa Data

Pada tahap ini akan diuraikan berbagai aspek pendukung tema yang akan mempengaruhi desain. Sehingga akan timbul pemikiran desain yang menjadi konsep dasar hingga desain akhir.

Analisa adalah tahap penguraian masalah yang ada untuk mendapatkan gambaran obyek secara menyeluruh, dalam proses ini akan ditentukan tingkat keberhasilan desain pada obyek berdasarkan eksisting dibandingkan dengan standar yang berlaku. Penilaian analisa dilakukan dengan memperhatikan beberapa macam analisa yang melatarbelakangi obyek, yaitu meliputi:



- Analisa Sejarah Arsitektur Kolonial Belanda, yaitu analisa tentang sejarah perkembangan arsitektur kolonial di Surabaya termasuk eks Stasiun Kota Surabaya, mengetahui periodisasi perkembangan arsitektur dan karakter beserta ciri - cirinya. Menghasilkan informasi tentang ciri bangunan pada era yang berbeda yang dapat diterapkan dalam interior bangunan.
- Analisa Fungsi, yaitu analisa tentang kegiatan dan kebutuhan pengguna dimana *studi* aktifitas dilakukan untuk menentukan penggunaan elemen, sirkulasi wang dan hubungan antar ruangan, fungsi ruang dan kebutuhan ruang serta fungsi furnitur. Menghasilkan tatanan yang flexible sehingga fungsi ruang menjadi lebih optimal.
- Analisa UU / Perda Cagar Budaya, yaitu analisa tentang hukum dan penmdang - undangan mengenai peraturan Bangunan cagar Budaya di Surabaya meliputi konservasi, preservasi, restorasi rekonstruksi, revitalisasi. Menghasilkan informasi tentang batasan - batasan dalam tahap perancangan.
- Analisa pedoman standarisasi bangunan stasiun keretaapi Indonesia yaitu peraturan peraturan standar bagunan pada stasiun yang di buat oleh menteri perhubungan untuk menunjang kegiatan-kegiatan yang ada pada stasiun masa kini.
- Analisa Estetika, yaitu analisa tentang faktor - faktor penunjang nuansa kolonial dan modern serta suasana stasiun kereta api yang akan mempengaruhi pengunjung. Menghasilkan tema ruang yang mendukung kegiatan di dalamnya.



BAB IV

KONSEP DESAIN

4.1 Studi Pengguna

1. Pengunjung Stasiun Kereta Api

Stasiun kereta api dikunjungi manusia dari berbagai kalangan, dan berbagai macam keperluan. Menurut kegiatannya pengunjung keretaapi di bagi menjadi 2 yaitu:

- Non Penyandang Disabilitas
 1. Pria segala usia
 2. Wanita segala usia
- Penyandang Disabilitas
 1. Pria segala usia
 2. Wanita segala usia

2. Pengguna Kantor

- Staff PT KA Surabaya Kota
 1. Pria usia 18-50 th
 2. Wanita segala 18-50 th
 3. Staff PT KA Surabaya kota meliputi, Staff keuangan, Staff UPT Kru KA, petugas kebersihan, petugas keamanan, petugas loket, dll
- Kepala stasiun dan Wakil Kepala stasiun
 1. Pria usia 30-50 th
 2. Kepala Stasiun untuk menjalankan tugasnya dalam mengatur kegiatan pelayanan yang ada di stasiun.
 3. Wakil Kepala Stasiun yang bertugas membantu tugas Kepala Stasiun.



4.2 Studi Ruang

4.2.1 Studi Aktifitas dan Fasilitas pada Area Perkantoran

Berikut adalah daftar aktifitas dan fasilitas yang di butuhkan pada Area Kantor di Stasiun besar:

Tabel 4.1 SAF Area Kantor

NO	Ruang/Area	Aktivitas	Kebutuhan
1	Ruang Kepala Stasiun	<ul style="list-style-type: none"> Berkerja Rapat Menerima Tamu Makan/Minum Main HP Membuang sampah 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kerja Temari Arsip Dispenser Tempat Sampah Sofa Tamu Toilet
2	Ruang Wakil Kepala Stasiun	<ul style="list-style-type: none"> Berkerja Rapat Menerima Tamu Makan/Minum Main HP Membuang sampah 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kerja Temari Arsip Dispenser Tempat Sampah Sofa Tamu
3	Ruang Keuangan	<ul style="list-style-type: none"> Berkerja Menyimpan/Menghitung uang Menerima Tamu Makan/Minum Main HP Membuang sampah 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kerja Temari Arsip Komputer Tempat Sampah
4	Ruang Serbaguna	<ul style="list-style-type: none"> Berkerja Rapat Membuang sampah Main HP dll 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Rapat Temari Arsip Tempat Sampah
5	Ruang Peralatan	<ul style="list-style-type: none"> Berkerja Menyimpan barang barang keperluan stasiun Membawa barang keperluar stasiun Makan/Minum Main HP Membuang sampah 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kerja Lemari arsip Lemari penyimpanan barang peralatan stasiun Tempat Sampah
6	Ruang UPT kru KA	<ul style="list-style-type: none"> Bekerja Makan/Minum Mengecek file/Data Mencatat Membuang sampah 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kerja Temari Arsip Dispenser Tempat Sampah Kursi Tamu Toilet
7	Ruang istirahat kru KA	<ul style="list-style-type: none"> Tidur Makan/Minum Pergi ke kamar kecil Ganti baju Mencatat data dsb Main HP Membuang sampah 	<ul style="list-style-type: none"> Tempat tidur Toilet Lemari penyimpanan barang petugas meja kerja penjaga ruang
8	Ruang Petugas Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> Membawa tahanan Menahan Tahanan Melaporkan Tahanan Menerima tamu Makan/minum Main HP Membuang sampah 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kerja Temari Arsip ruang tahanan Tempat Sampah 4 kursi Tamu Toilet
9	Ruang Petugas Kebersihan	<ul style="list-style-type: none"> Berkerja Menyimpan barang barang keperluan stasiun Membawa barang keperluar stasiun Makan/Minum Main HP Membuang sampah 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kerja Temari Arsip lemari penyimpanan barang barang kebersihan Tempat Sampah 2 Kursi Tamu

Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



4.2.2 Studi Aktivitas dan Fasilitas pada Area Pelayanan Publik

Berikut adalah daftar aktivitas dan fasilitas yang dibutuhkan pada pelayanan publik di Stasiun besar:

Tabel 4.2 SAF Area Publik

NO	Ruang/Area	Aktivitas	Kebutuhan
1	Ruang Loket	<ul style="list-style-type: none">• Jual beli tiket• Mencetak tiket• Menanyakan Informasi tiket• Memberikan tiket	<ul style="list-style-type: none">• Meja kerja staff loket• komputer• printer• lemari arsip/tiket• ruang penyimpanan tiket
2	Ruang Pelayanan Informasi	<ul style="list-style-type: none">• Complain tiket• Membatalkan tiket• Memberikan informasi tiket• Printing dokumen• Menyimpan arsip	<ul style="list-style-type: none">• Meja kerja staff• komputer• printer• lemari arsip/tiket
3	Ruang Tunggu Zona 3	<ul style="list-style-type: none">• Membeli tiket• Menunggu Antrian• Cetak tiket mandiri• Membuang sampah• Mendengarkan Musik• Main hp• Melihat informasi pemberangkatan kereta• Makan/Minum• Foto2/selfie• Boarding tiket	<ul style="list-style-type: none">• Kursi tunggu• Alat cetak tiket mandiri• Sampah• Meja Boarding tiket• Layar informasi jadwal pemberangkatan kereta
4	Ruang Tunggu Zona 2	<ul style="list-style-type: none">• Menunggu Kereta datang• Membuang sampah• Mendengarkan Musik• Main hp• Makan/Minum• Foto2/selfie	<ul style="list-style-type: none">• Kursi tunggu• Sampah• Stop Kontak
5	Ruang peron (Zona 1)	<ul style="list-style-type: none">• Naik turun penumpang• Mengangkut barang	<ul style="list-style-type: none">• Tangga kereta untuk penumpang dan barang
6	Ruang Pelayanan Kesehatan	<ul style="list-style-type: none">• Mengobati pasien• Memberikan resep• Cuci tangan• Mengobrol kepada pasien	<ul style="list-style-type: none">• Meja Kerja• Lemari obat• Wastafel• Kursi pasien/tamu
7	Ruang Toilet Umum	<ul style="list-style-type: none">• Cuci tangan• Buang air kecil/besar• Berkaca• Buang Sampah	<ul style="list-style-type: none">• Wastafel• Toilet• Kaca• Tissue
8	Ruang Musholla	<ul style="list-style-type: none">• Beribadah• Berwudhu	<ul style="list-style-type: none">• Tempat Wudhu• Sajadah/mukenah
9	Ruang Ibu Menyusui	<ul style="list-style-type: none">• Menyusui• Mengganti Popok• Menyeduh susu• Membuang Sampah	<ul style="list-style-type: none">• Wastafel• Meja untuk bayi• Dispenser• Tempat Sampah

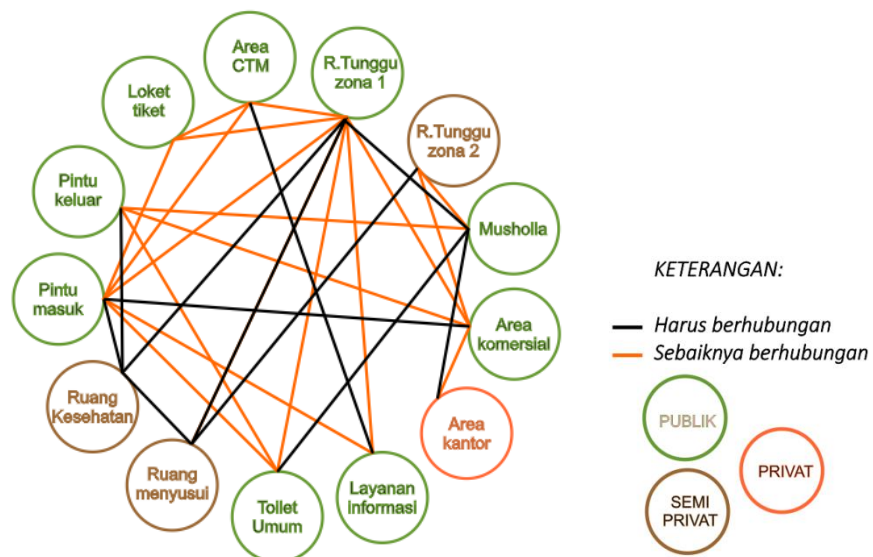
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



4.3 Hubungan Dan Sirkulasi Ruang

4.3.1 Bubble Diagram

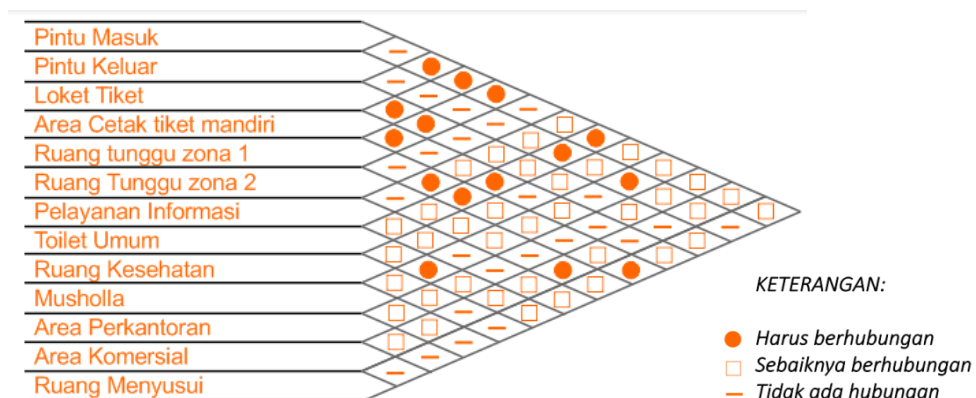
Bubble diagram dalam perancangan ini menjelaskan mengenai alur sirkulasi pengguna dalam interior. Kategori ruangan yang disediakan dalam perancangan ini terbagi menjadi 3 bagian yaitu area publik dan area privat dan semi privat



Gambar 4.1 Bubble diagram
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)

4.3.2 Interaksi Matriks

Diagram matrix yang digunakan disini menjelaskan mengenai kebutuhan akan suatu hubungan antar satu ruang dengan ruangan yang lain.



Gambar 4.2 Matriks
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



4.4 Analisa Riset

Sebelum menentukan konsep desain yang akan dipakai di dalam rancangan desain ini, penulis melakukan penelitian yang berkaitan langsung dengan objek rancangan. Beberapa metode penelitian yang dipakai adalah melakukan observasi di lokasi objek penelitian, wawancara dengan sumber-sumber terpercaya dan juga Pembagian Kuisioner ke beberapa pengunjung stasiun.

4.4.1 Analisa Hasil wawancara dengan Bapak Wakil Kepala Stasiun Surabaya Kota

Wawancara dengan Bapak Wakil Kepala Stasiun Surabaya Kota ini di maksudkan untuk mengetahui bagaimana penggunaan Bangunan Stasiun Semut lama kedepanya sehingga penulis dapat mendesain interior bangunan Stasiun Semut lama yang sesuai dengan kebutuhan saat ini dan yang akan datang. Wawancara dilakukan di Stasiun Surabaya Kota pada hari sabtu 15 April 2017 pukul 11.00. dari wawancara tersebut dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Stasiun Surabaya kota akan di jadikan stasiun kembali akan tetapi belum bisa memastikan kapan akan diresmikan.
2. Stasiun semut lama nantinya ingin dijadikan salah satu icon Surabaya heritage namun masih diperlukan beberapa pertimbangan dengan Pemerintah Kota Surabaya
3. Pelayanan penumpang nantinya tidak hanya sebatas kereta ekonomi namun bisnis dan eksekutif juga berangkat melalui stasiun ini, namun masih sebatas usulan dari pihak atasan, hal tersebut masih di perlukan pertimbangan kembali dengan pihak Daop 8.
4. Pihak Kereta Api menginginkan adanya beberapa area yang bisa di sewakan ke beberapa pihak tertentu untuk menambah pendapatan PT.Kereta Api misalnya adanya café, minimarket dan area komersial lainnya



4.4.2 Analisa Hasil wawancara dengan Bapak Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso mantan tim Cagar Budaya Surabaya

Wawancara dengan Yth Bapak Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso ini dimaksudkan untuk mengetahui batasan batasan desain pada interior bangunan cagar budaya klasifikasi A, sehingga penulis dapat mendesain interior bangunan cagar budaya klasifikasi A dengan sebenar benarnya. wawancara dilakukan di kediaman Yth Bapak Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso pada hari senin 10 April 2017 pukul 19.00. dari wawancara tersebut dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut:

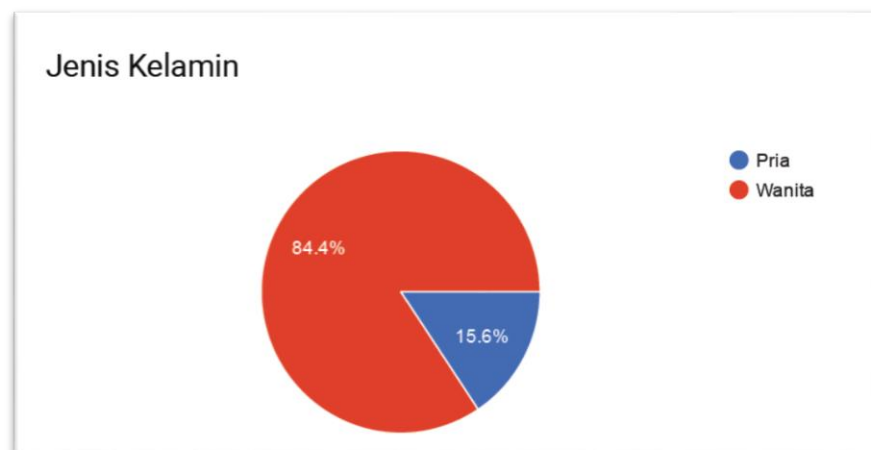
1. Bangunan cagar budaya klasifikasi A tidak hanya dipertahankan dengan upaya preservasi saja, melainkan upaya-upaya lain juga seperti rehabilitasi, revitalisasi dan rekonstruksi namun dalam upaya upaya tersebut apabila ada perubahan pada bentuk bangunan sifatnya adalah minor (tidak terlalu banyak perubahan/ hanya perubahan perubahan kecil saja)
2. Apabila terjadi perubahan yang sifatnya melekat pada bangunan misalkan penambahan material baru pada lantai, dinding yang di beri batu alam dsb, selama hal tersebut akan menambah keindahan dan estetika bangunan diperbolehkan, namun dengan beberapa ketentuan yaitu:
 - Perubahan bersifat minor, tidak lebih dari 15%
 - Perubahan lantai mendekati warna / material aslinya
 - Adanya data berupa foto foto objek yang bersangkutan sebelum di lakukan perubahan/ pembongkaran. Hal ini di maksudkan untuk memudahkan penelitian terhadap perkembangan bangunan cagar budaya yang ada di kota Surabaya.



3. Adanya pembongkaran pada dinding untuk keperluan ventilasi udara maupun cahaya diperbolehkan asalkan tidak dominan dan bentuk ventilasi sesuai karakter/ style bangunan
4. Apabila ada sesuatu yang memerlukan perubahan pada fisik bangunan lebih dari 15% perlu dilakukan rapat bersama dengan tim cagar budaya dan pihak pihak terkait lainnya.

4.4.3 Analisa Hasil Kuisiener kepada Pengguna Stasiun

Pembagian Kuisiener di maksudkan untuk mengetahui evaluasi fasilitas stasiun di Indonesia dan stasiun Surabaya kota baru yang masih beroperasi agar lebih memenuhi kebutuhan pengunjung masa kini pada pengembangan hasil desain. Kuisiener dilakukan menggunakan metode pengisian google formulir melalui link website yang telah di sebar, selama 1 minggu penyebaran kuisiener di dapatkan 32 responden yang telah menjawab pertanyaan yang di sediakan sebagai berikut :



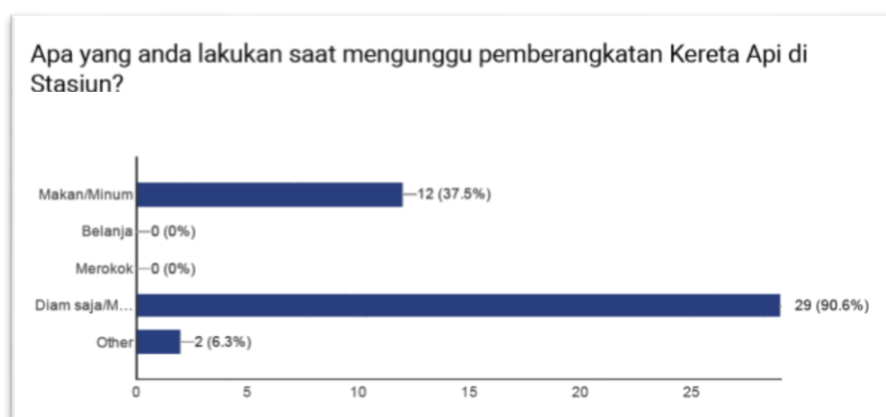
Gambar 4.3 Hasil Kuisiener 1
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



Gambar 4.4 Hasil Kuisisioner 2
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



Gambar 4.5 Hasil Kuisisioner 3
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



Gambar 4.6 Hasil Kuisisioner 4
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



Gambar 4.7 Hasil Kuisisioner 5
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



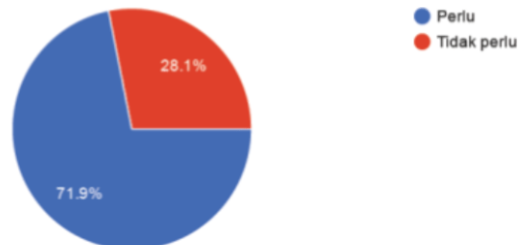
Gambar 4.8 Hasil Kuisisioner 6
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



Gambar 4.9 Hasil Kuisisioner 7
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)

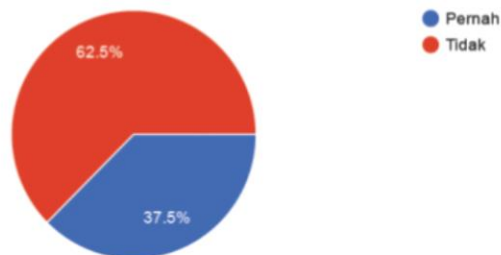


Jika saat ini Stasiun di Indonesia banyak memakai bangunan Cagar Budaya, menurut anda perlukah menambahkan ruangan khusus museum tentang Sejarah Stasiun maupun perkembangan Kereta Api di Indonesia?



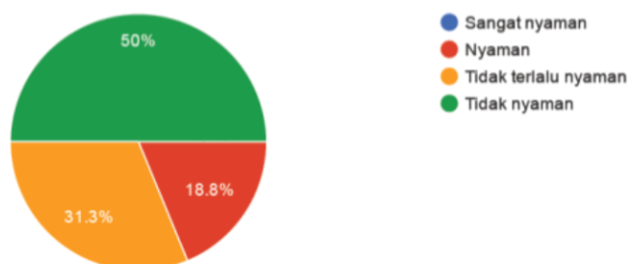
Gambar 4.10 Hasil Kuisisioner 8
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)

Pernahkan anda mengunjungi Stasiun Semut(Surabaya Kota) ?



Gambar 4.11 Hasil Kuisisioner 9
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)

Apa yang anda rasakan saat berada di Stasiun Semut(Surabaya Kota) ?



Gambar 4.12 Hasil Kuisisioner 10
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



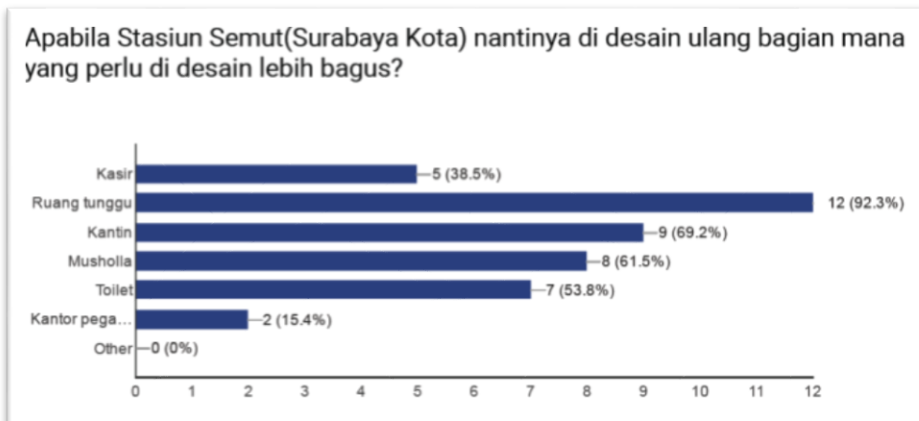
Gambar 4.13 Hasil Kuisisioner 11

Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



Gambar 4.14 Hasil Kuisisioner 12

Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



Gambar 4.15 Hasil Kuisisioner 13

Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



Gambar 4.16 Hasil Kuisioner 14
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)

Berdasarkan hasil Kuisioner di atas maka dapat di tarik kesimpulan bahwa :

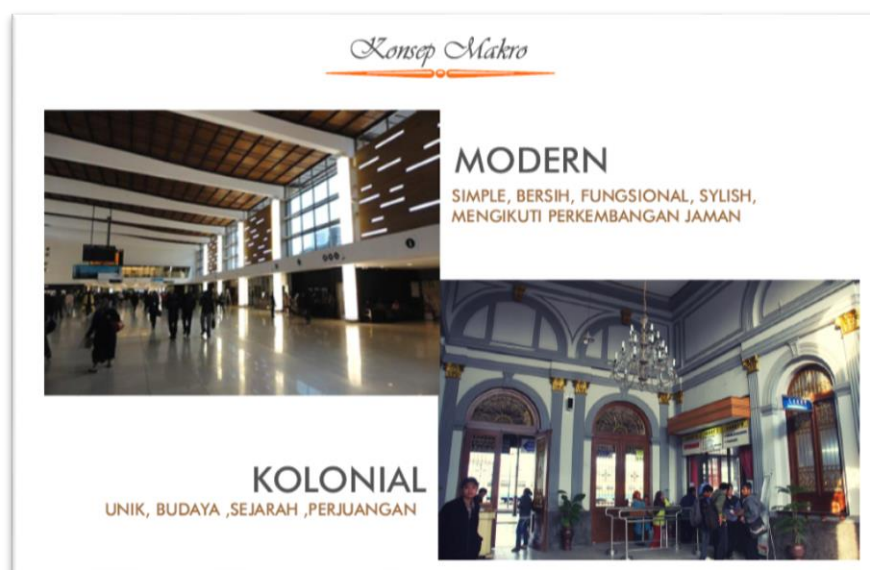
1. Semua orang pernah menggunakan kereta api
2. Rata rata orang menunggu di stasiun sekitar 10 – 30 menit
3. Saat menunggu sebagian besar orang hanya duduk saja /diam
4. Dari 32 responden mengatakan bahwa fasilitas yang ada di stasiun Indonesia belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan para pengunjung.di perlukan beberapa ruang baru seperti café, ruang menyusui dan museum/galeri untuk menunjang bangunan bersejarah stasiun.
5. Dari hasil survey Surabaya gubeng baru menjadi contoh terbaik dalam hal kebutuhan fasilitas dan kenyamanan penumpang

Saat ini stasiun yang ada di Indonesia khususnya stasiun Surabaya kota belum memenuhi kriteria sebagai tempat publik yang memerlukan beberapa fasilitas utama dan pendukung seperti ruang ruang menyusui agar ibu dapat menyusui anaknya dengan nyaman dan tidak di sembarang tempat, café untuk memenuhi kebutuhan pengunjung dengan gaya hidup yang modern café selain untuk tempat makan/ minum juga sebagai area tunggu sebelum keberangkatan kereta api, tempat beristirahat bagi pengunjung dengan perjalanan jauh sehingga pengunjung merasa nyaman dan kebutuhanya terpenuhi.



4.5 Konsep Desain

Hasil yang didapatkan dari melakukan penelitian terhadap objek rancangan adalah menemukan jawaban untuk permasalahan yang ada. Jawaban tersebut berwujud sebuah tema/konsep untuk desain interior yang akan diciptakan Sesuai dengan kesimpulan hasil observasi, hasil kuisisioner dan juga kajian studi pustaka yang telah dilakukan, Tema yang sesuai dengan objek rancangan adalah modern. Langgam modern diketahui telah berkembang lebih kurang setengah abad, berawal kira – kira tahun 1920 hingga 1960, diawali dengan munculnya Revolusi Industri (1760-1863) di Inggris. Revolusi Industri telah membawa perubahan besar dalam bidang teknologi, sosial, dan kebudayaan. Demikian juga dalam bidang arsitektur dan desain yang selalu dipengaruhi oleh perubahan dalam masyarakat. Langgam modern setahap demi setahap menghapuskan ornamen – ornamen dan dekorasi yang banyak terdapat pada era pra-modern dan menggantinya dengan bentuk-bentuk geometris. Bentuk-bentuk geometris yang sederhana menjadi ciri rupa arsitektur langgam modern (Nanik rachmaniah 2016). Dengan sentuhan gaya modern di harapkan dapat memenuhi aktifitas pengunjung stasiun yang sesuai dengan kebutuhan masa kini.



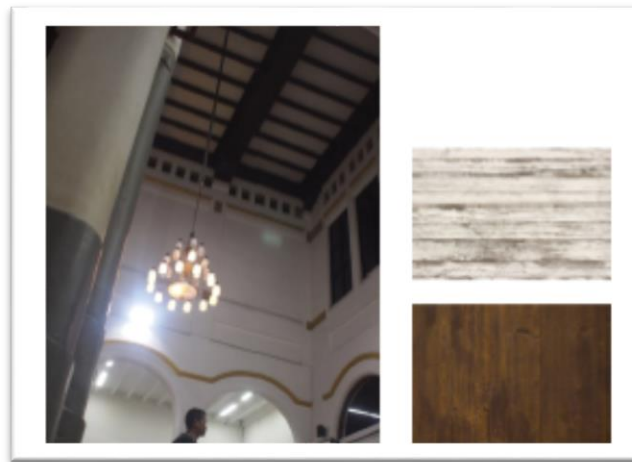
Gambar 4.17 Konsep Makro
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



4.6 Aplikasi Konsep Desain

4.6.1 Atap/Plafon

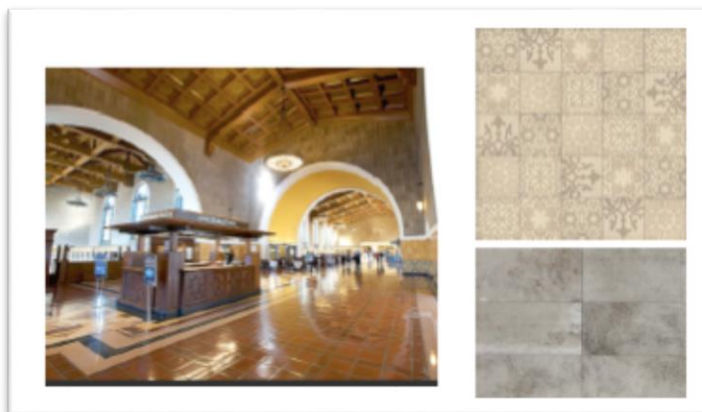
Desain plafond merupakan penyederhanaan bentuk atap kolonial, sebagian di olah sebagian lagi merupakan bentuk asli arsitektur lama, warna cream di bagian plafon untuk menambah kesan modern dan bersih. sedangkan warna natural untuk balok kayu menambah kesan kokoh dan elegan



Gambar 4.18 Desain Plafon
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)

4.6.2 Dinding

Dinding keramik batu alam di berikan dengan maksud menambah unsur modern pada sebuah bangunan kolonial, Perpaduan warna cream dan abu abu menambah suasana kolonial .



Gambar 4.19 Desain Plafon
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)

4.6.3 Warna

Menurut Aria Weny 2016, Warna adalah salah stimulus visual yang memiliki pengaruh cukup besar pada psikologi pengguna. Warna-warna yang dikategorikan dapat menstimulus rasa tenang, rileks dan nyaman adalah ruang dengan dominasi warna warna sejuk/dingin, dikombinasi dengan warna cream yang memiliki kesan bersih dan tenang. Untuk ruang tunggu, menggunakan warna aksentuasi coklat sebagai warna yang memberi kesan hangat agar tercipta kesan nyaman. Warna warna coklat dan krem juga di tujukan untuk menambah suasana klasik dari bangunan kolonial, sedangkan abu-abu untuk identitas perusahaan kereta api Indonesia



Gambar 4.20 Warna
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)

4.6.4 Furnitur

Furnitur yang di gunakan mengacu pada desain jaman kolonial yang bentuknya sudah di sederhanakan dimana mengadupadankan budaya jawa dan belanda serta langgam art deco dengan bahan yang rata rata terbuat dari kayu, dan besi.



Gambar 4.21 Furnitur

4.6.6 Bentuk

Bentuk kuat karakter arsitektur belanda di ambil dari bentuk lengkung pada dinding dan bentuk melingkar pada ceiling. style modern di aplikasikan pada furnitur yang berkesan klasik namun ringan serta lighting dengan material modern



Gambar 4.23 Bentuk arsitektur kolonial
Sumber: Dokumen Pribadi (2016)



5.1.2 Alternatif Layout 2



Gambar 5.2 Alternatif Layout 2
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Pada alternatif layout denah keseluruhan ini memiliki beberapa kelebihan dan kekurangan antara lain:

A. Kelebihan

1. Sirkulasi penumpang baik
2. Area loket luas dan nyaman
3. Zona area komersial berada di antara area keluar dan area masuknya penumpang sehingga akses ke area komersial lebih mudah
4. Area kantor dekat dengan parkir

B. Kekurangan

1. Ruang penitipan barang sementara sedikit jauh dari area entrance
2. Ruang cafe untuk zona 2 lebih sedikit



5.1.3 Alternatif Layout 3





5.1.4 Pemilihan Alternatif Layout (*weight method*)

Berikut adalah metode perhitungan menggunakan “*weight method*” untuk menentukan desain interior yang paling efisien dari segi ergonomi, peraturan konservasi, adanya identitas perusahaan pada ruang, biaya pembongkaran, dan fasilitas yang memadai di setiap area.

Tabel 5.1 Weight Method 1

Kriteria	Ergonomi	Konservasi	Identitas perusahaan	Modern	Cost	Fasilitas	Hasil	Ranking	Mark	Bobot
Ergonomi	-	0	1	1	1	1	4	2	95	0.20
Konservasi	1	-	1	1	0	1	4	1	100	0.20
Identitas perusahaan	0	0	-	1	0	0	1	5	65	0.13
Modern	0	0	1	-	1	0	2	4	75	0.16
Cost	0	0	1	0	-	0	1	6	60	0.13
Fasilitas	0	0	1	1	1	-	3	3	85	0.18
Total nilai									480	1

1=Lebih penting 0= Tidak lebih penting - = Tidak dapat di bandingkan Skala mark 10-100

Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Tabel 5.2 Weight Method 2

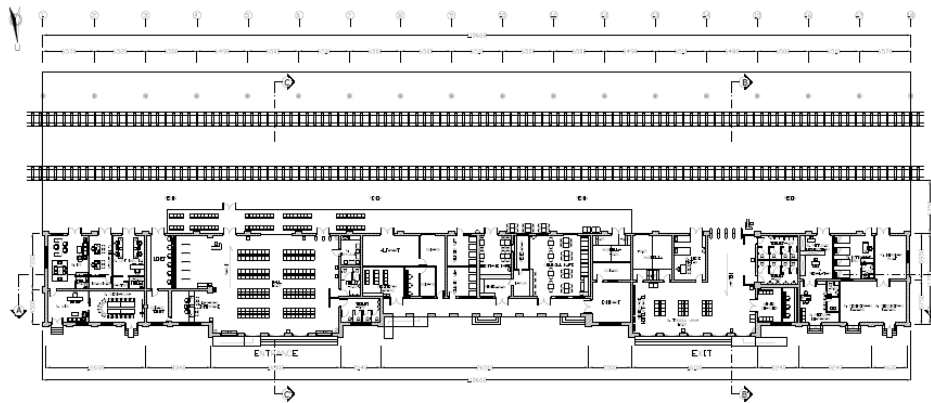
Kriteria	Weight	Parameter	Alternative 1			Alternative 2			Alternative 3		
			Magnitute	Score	Value	Magnitute	Score	Value	Magnitute	Score	Value
Ergonomi	0.2	Sirkulasi tidak bertabrakan	Good	8	1.6	Very Good	10	2	Good	8	1.6
		Kemudahan akses antar ruang	Verv Good	9	1.8	Very Good	9	1.8	Verv Good	9	1.8
		Zona gerak luas	Verv Good	9	1.8	Verv Good	9	1.8	Good	7	1.4
		Bentuk furniture nyaman	Good	7	1.4	Good	7	1.4	Very Good	8	1.6
Konservasi	0.2	Tidak banyak membongkar tembok	Good	8	1.6	Good	7	1.4	Good	7	1.4
		Mempertahankan warna ,material bangunan	Very Good	8	1.6	Good	6	1.2	Good	6	1.2
Identitas perusahaan	0.13	Adanya identitas perusahaan(warna/logo) pada interior	Very	9	1.2	Good	8	1	Good	7	0.9
Modern	0.16	Simple, simetris	Verv Good	9	1.4	Verv Good	9	1.4	Good	7	1.1
		Penggunaan teknologi	Verv Good	9	1.4	Verv Good	9	1.4	Verv Good	9	1.4
		Material	Verv Good	7	1.1	Verv Good	9	1.4	Verv Good	8	1.3
Cost	0.13	Minimalisir biaya pembongkaran	Verv Good	7	0.9	Good	6	0.8	Good	6	0.8
Fasilitas	0.18	Adanya fasilitas untuk difabel	Verv Good	9	1.6	Verv Good	9	1.6	Verv Good	9	1.6
		Kebutuhan Area komersial terpenuhi	Verv Good	9	1.6	Verv Good	9	1.6	Verv Good	9	1.6
		Adanya fasilitas penunjang bangunan bersejarah (museum/ galeri)	Very Good	9	1.6	Good	8	1.4	Poor	5	0.9
Total nilai			20.6			20.2			18.6		
Skala score 1-10		9-10= Verv Good	6-8=Good		1-5=Poor						

Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Berdasarkan metode diatas desain pada alternatif layout 1 memiliki persentase nilai paling tinggi di bandingkan dengan desain alternatif lainnya. Namun persentase nilai desain alternatif 1 tidak jauh berbeda dengan persentase nilai desain alternatif 2 yang berarti kedua alternatif yaitu alternatif 1 dan 2 merupakan desain yang efisien.

5.2 Pengembangan Alternatif Layout Terpilih

Berdasarkan kelebihan kedua alternatif yang mempunyai persentase nilai weight method tertinggi penulis mengembangkan desain layout baru yang lebih efisien sehingga dihasilkan desain layout terpilih seperti gambar berikut



Gambar 5.4 Alternatif Layout terpilih
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Pada alternatif layout denah keseluruhan ini memiliki beberapa kelebihan antara lain:

- Area loket luas
- Minimarket pada zona 1 dan 2 lebih luas
- Area perkantoran dekat dengan area parkir dan pintu keluar
- Zona area komersial berada di antara area keluar dan area masuknya penumpang sehingga akses ke area komersial lebih mudah
- Sirkulasi penumpang baik

5.3 Pengembangan Desain Ruang Terpilih 1(ruang tunggu utama)

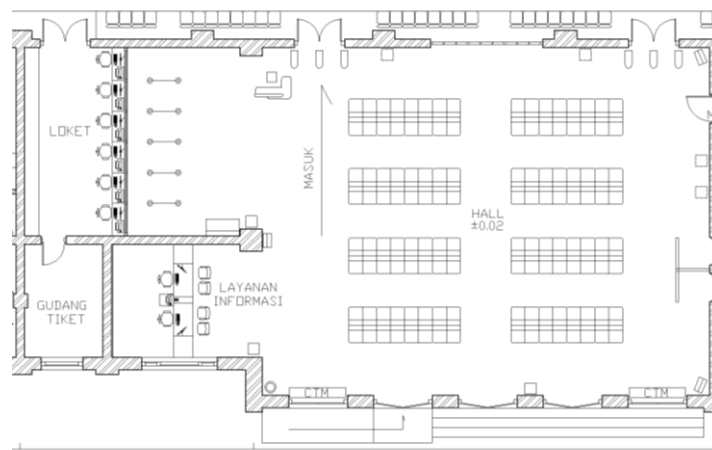
5.3.1 Layout furnitur

Gambar 5.4 adalah layout ruang terpilih 1 yaitu ruang tunggu utama penumpang stasiun Surabaya kota. Area tunggu utama ini termasuk dalam zona 3 yang berarti dapat di akses untuk umum (penumpang sudah bertiket maupun belum bertiket) sehingga fasilitas



seperti loket pembelian tiket, *constumer service* (layanan informasi), toilet, ruang menyusui, dan area cetak tiket mandiri di hadirkan dalam ruangan ini.

Teknologi ikosk digunakan untuk menunjang penampilan layar informasi jadwal kereta, informasi pemberangkatan kereta, informasi antrian costumer service maupun loket tiket dan informasi lainnya. Tak hanya itu, adanya fasilitas free charging semakin melengkapi kebutuhan penumpang yang ingin menambah daya batrei *smartphonenya*.



Gambar 5.5 Layout ruang terpilih 1
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

5.3.2 Gambar 3D



Gambar 5.6 3D 1 ruang terpilih 1
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)



Warna warna klasik seperti cream dan coklat tua digunakan dalam desain ini untuk menunjang bangunan kolonial. Warna lain yaitu abu-abu dan orange sebagai identitas perusahaan sekaligus ciri khas bangunan stasiun yang ada di Indonesia.

Penggunaan material lantai yang modern di tujukan untuk menambah kesan bersih pada ruangan sehingga pengguna stasiun segan untuk membuang sampah sembarangan. Selain penggunaan material yang terkesan bersih, lokasi tempat sampah yang mudah terlihat, mengedukasi pengunjung untuk membuang sampah pada tempatnya. Adanya bukaan besar pada tengah ruang di maksudkan agar pengunjung dapat melihat kedatangan kereta sekaligus sebagai pencahayaan alami.

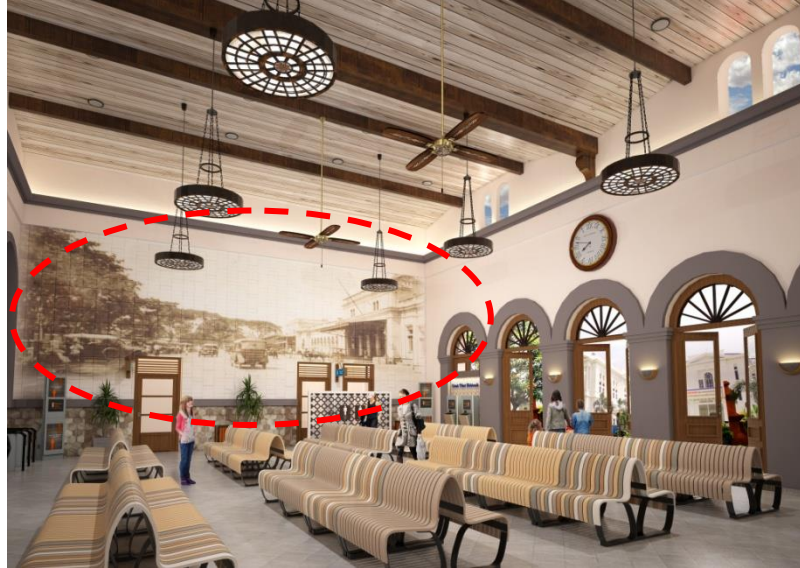


Gambar 5.7 3D 2 ruang terpilih 1
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Penggunaan lampu penerangan utama chandelier dan lampu TL yang klasik menambah nuansa kolonial pada bangunan sekaligus memperindah penampilan interior. Dalam desain ini juga dihadirkan lampu yang menunjang estetika ruang seperti lampu dinding yang ditempatkan di dekat pintu masuk dan pinggir pigura untuk menambah kesan dramatis pada gambar yang ditampilkan. Selain lampu dinding, ada juga hidden lamp yang diletakkan pada area



plafon untuk menunjang kemegahan bangunan sekaligus menerangi area yang gelap karea tinggi bangunan mencapai 9m.



Gambar 5.8 3D 3 ruang terpilih 1
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Informasi pemberangkatan kereta ditempatkan pada posisi yang mudah dilihat semua orang, dengan menggunakan layar lcd 65” pengunjung stasiun dapat melihat jadwal pemberangkatan kereta dari kejauhan.

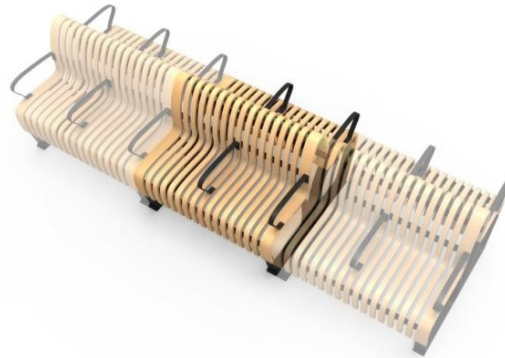
Pada area tunggu utama ini penulis menghadirkan beberapa sejarah bangunan stasiun semut lama yang dikemas dalam bentuk mural printing kramik. Hal tersebut dimaksudkan agar pengunjung stasiun lebih mengenal sejarah perjuangan bangsa khususnya pada bangunan stasiun pertama di Surabaya ini yang pada masanya menjadi pedoman terbentuknya stasiun lain di Jawa Timur.

Dengan adanya desain yang mengarah ke kebutuhan pengguna stasiun saat ini dan tampilan sejarah bangunan yang indah diharapkan pengunjung tertarik untuk datang ke stasiun Surabaya Kota dan merasa nyaman dengan kemudahan akses ke beberapa fasilitas yang disediakan.

5.3.3 Detail furnitur dan elemen estetis

1. Furnitur

A. Nova C series



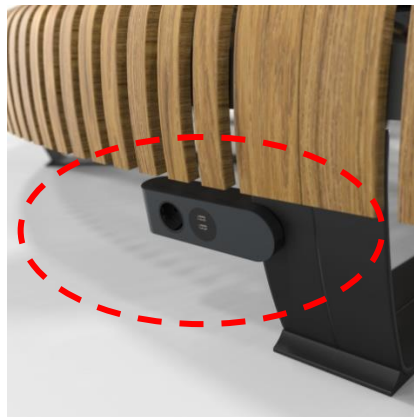
Gambar 5.9 Furnitur Ruang Terpilih 1
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Nova c bench merupakan sebuah kursi yang diciptakan khusus untuk area publik yang luas oleh desainer ternama yaitu juhan berhin dari paris. Desain rancangan juhan berlin memiliki karakteristik yang membuat karyanya berbaur dan menjadi satu dengan bangunan dari semua zaman, mulai dari hotel yang sangat modern hingga stasiun kereta api bersejarah.

Konfigurasi berliku nova c bench membentuk garis duduk untuk menyesuaikan kontur tubuh manusia sehingga memastikan kenyamanan pengguna.

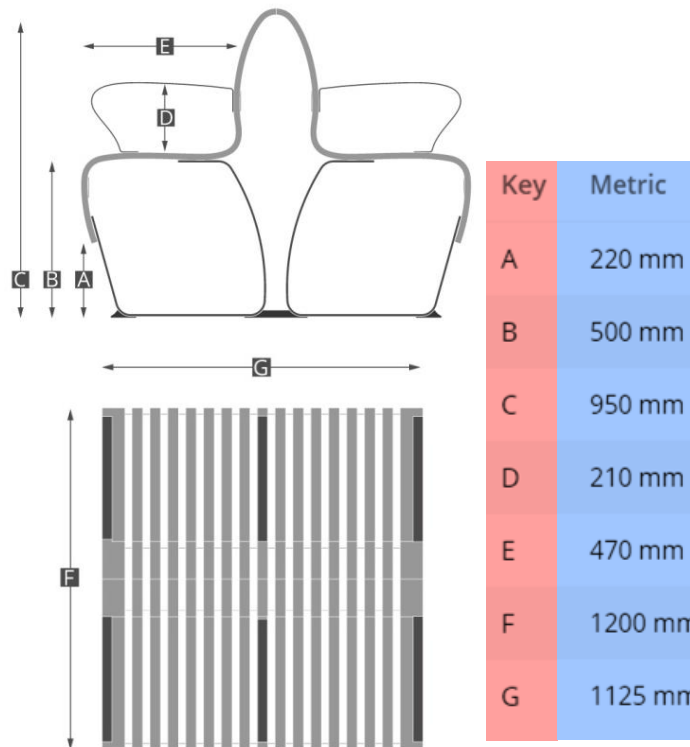


Gambar 5.10 Furnitur Ruang Terpilih 1
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)



Gambar 5.11 Charger Nova C
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Nova c series juga mempunyai teknologi *Charger* yang terbuat dari *powdercoated* Baja dan casing outletnya Terbuat dari plastik ABS. Charger yang dapat ditempatkan pada kaki Nova C Bench . Ada 2 type steker yakni usb dan soket untuk melengkapi kebutuhan pengguna.



Gambar 5.12 Ukuran Furnitur Ruang Terpilih 1
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)



B. Ergen Chair

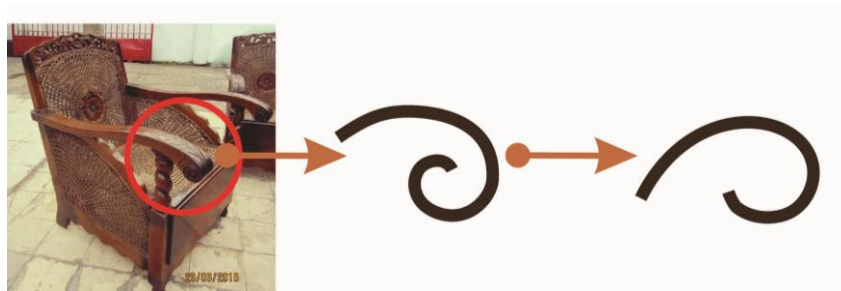
Desain kursi pada zaman belanda dahulu banyak menggunakan material kayu. Selain kuat dan tahan lama, kayu juga mudah didapat dan dibentuk untuk dijadikan sebuah furnitur. Selain kayu anyaman rotan pun sering digunakan untuk pemanis dalam desain sebuah kursi pada zaman belanda, salah satunya terdapat pada kursi betawi kuno dan kursi limensen yang sering kita jumpai di rumah nenek- nenek kita.



Gambar 5.13 Kursi liminsen(atas) dan Kursi betawi (bawah)
Sumber: <http://google.com> (2017)

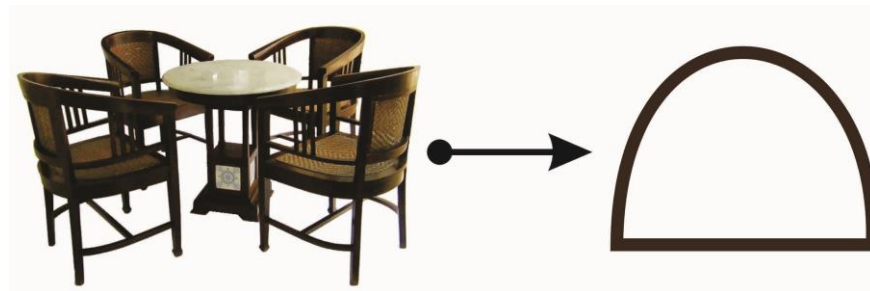


Bentuk spiral pada motif kursi luminsen di olah menjadi bentuk yang lebih sederhana. Bentuk Spiral yang lebih sederhana ini digunakan sebagai variasi sandaran tangan dalam kursi Ergen. Dan anyaman rotan 6 arah/ *diamond* adalah satu satunya jenis anyaman rotan yang di adopsi perdagangan kursi ke eropa pada masa okupasi inggris dan voc di hindia timur.



Gambar 5.14 Pengolahan Kursi luminsen
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Tampak atas pada kursi betawi kuno merupakan bentuk setengah lingkaran yang sedikit memanjang bentuk inilah yang diambil untuk ide awal desain kursi ergen



Gambar 5.15 Pengolahan Kursi betawi
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Pada dasarnya Kursi antik Ergen merupakan perpaduan antara 2 kursi zaman Belanda yaitu kursi betawi dan limensen. bentuk yang telah di sederhanakan serta material yang sama dengan dua kursi tersebut ditujukan untuk membawa suasana masa lampau.

Tidak banyak ukiran, *simple*, dan gaya yang lebih modern menjadi keunggulan kursi Ergen dalam menarik perhatian pengguna stasiun agar selalu teringat dengan perjuangan masa lampau.



2. Elemen Estetis



Gambar 5.16 Tipikal Neon Box
Sumber: Pedoman standarisasi stasiun hal29 (2012)

Dalam pedoman standarisasi stasiun halaman 26-32 mengenai informasi petunjuk lokasi, yaitu menggunakan neon box ukuran 70x10x20 cm, neon box tersebut sebaiknya tidak hanya asal tempel di dinding tetapi di kemas ulang agar lebih menyatu dengan bentuk bangunan sehingga di hasilkan desain seperti gambar 5.11.



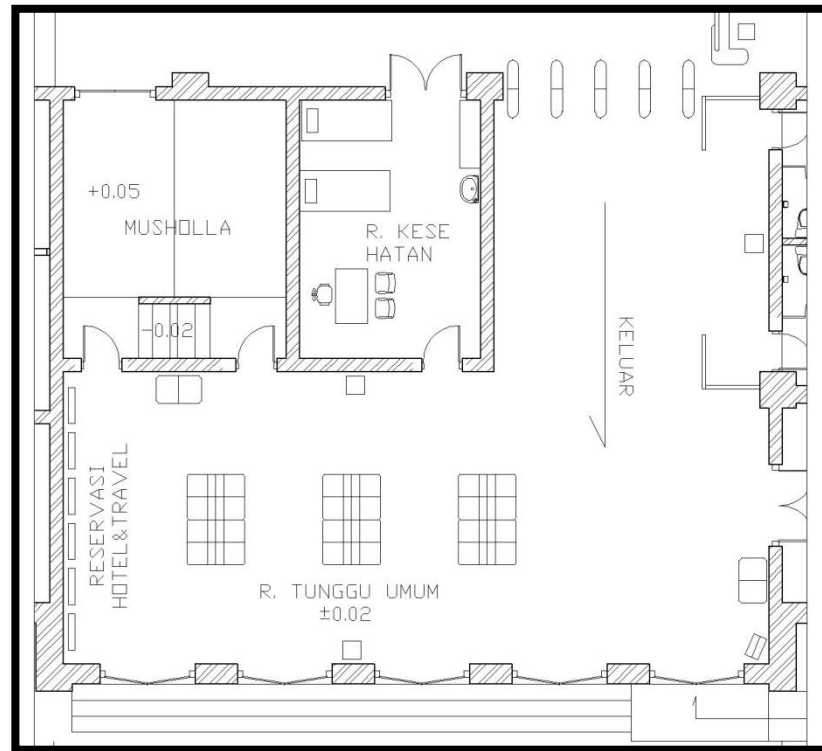
Gambar 5.17 Hasil desain kemasan neon box
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)



Gambar 5.18 Aplikasi Hasil desain kemasan neon box
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

5.4 Pengembangan Desain Ruang Terpilih 2 (Area keluar penumpang)

5.4.1 Layout furnitur



Gambar 5.19 Layout ruang terpilih 2
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Jalur keluarnya pengunjung langsung dihubungkan dengan adanya fasilitas reservasi hotel, travel dll. sehingga memudahkan pengunjung dalam melakukan pemesanan tempat istirahat maupun perjalanan wisata di Surabaya. Selain itu fasilitas umum seperti toilet, musholla, *money charger*, ruang kesehatan juga ada dalam ruangan ini untuk melengkapi kebutuhan pengguna stasiun.

5.4.2 Gambar 3D

Pada Area keluar penumpang ini dihadirkan *mini gallery* yang menampilkan sejarah perkembangan bangunan stasiun semut dari dahulu hingga sekarang, hal tersebut dimaksudkan agar

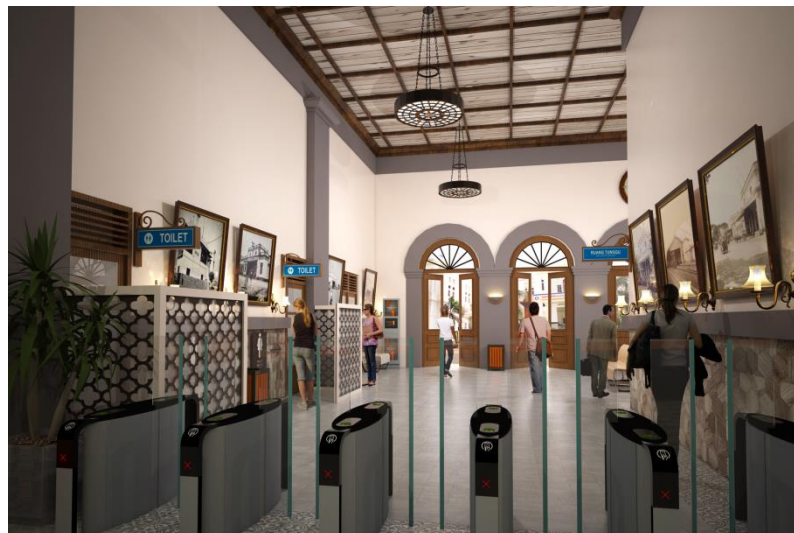


pengunjung stasiun lebih mengenal peruangan masa lau sebagai upaya pelestarian bangunan bersejarah.



Gambar 5.20 3D 1 Ruang Terpilih 2
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Untuk area reservasi Teknologi Ikosk digunakan untuk menunjang penampilan informasi yang berkaitan dengan hotel, travel dan taksi.



Gambar 5.21 3D 2 Ruang Terpilih 2
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)



Gambar 5.22 3D 3 Ruang Terpilih 2
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

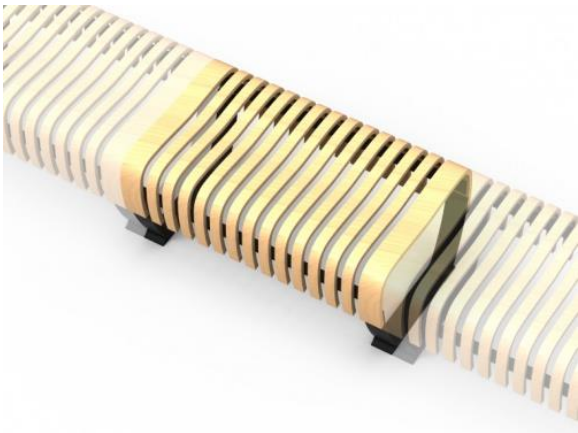
Area keluar penumpang ini didesain memang cukup luas dengan kursi tunggu seperlunya untuk penumpang yang menunggu jemputan, dengan area yang luas ini diharapkan pengunjung yang membawa barang bawaan banyak lebih leluasa untuk bergerak.

Desain area keluar ini dipadukan dengan bentuk bangunan sehingga suasana kolonial menjadi sangat kental, indah, megah namun ringan. Kursi tunggu yang di olah menjadi lebih modern dan didesain sedemikian rupa sehingga menyatu dengan bentuk bangunan kolonial.

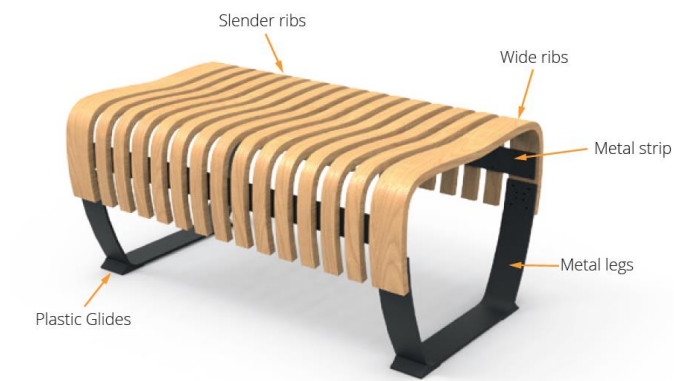
5.4.3 Detail furnitur dan elemen estetis

1. Furnitur

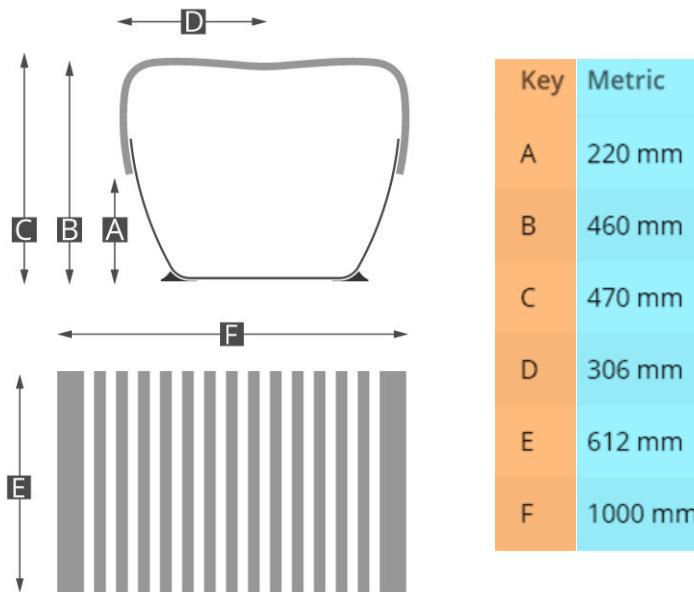
Dalam area keluar penumpang kursi disediakan untuk sebagian orang yang menunggu jemputan. Desain kursi nova c yang unik dan simple ditampilkan untuk menunjang kebutuhan interior dalam ruangan ini.



Gambar 5.23 Furnitur Ruang Terpilih 2
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)



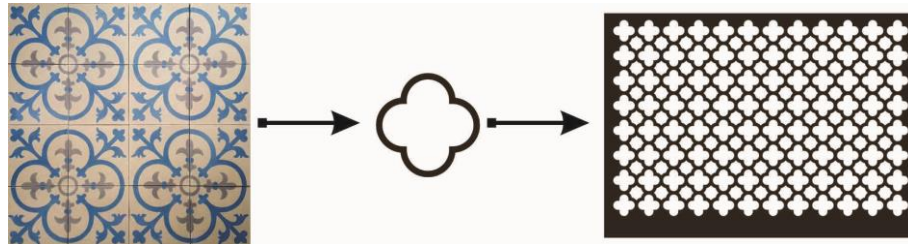
Gambar 5.24 Furnitur Ruang Terpilih 2
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)



Gambar 5.25 Ukuran furnitur Ruang Terpilih 2
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

2. Elemen Estetis Partisi Kamar Mandi

Partisi kamar mandi terinspirasi bentuk tegel kunci motif art nouveau. Yang sering kita jumpai di dalam rumah kuno zaman belanda.



Gambar 5.26 Ukuran furnitur Ruang Terpilih 2
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Motif *art nouveau* disederhanakan dan diolah sedemikian rupa sehingga menjadi satu kesatuan desain yang indah. Bahan partisi terbuat dari mdf dengan laser cutting sesuai motif di atas yang di finishing cat duco warna coklat tua. . partisi juga menggunakan kaca buram yang ditempel pada bahan mdf.

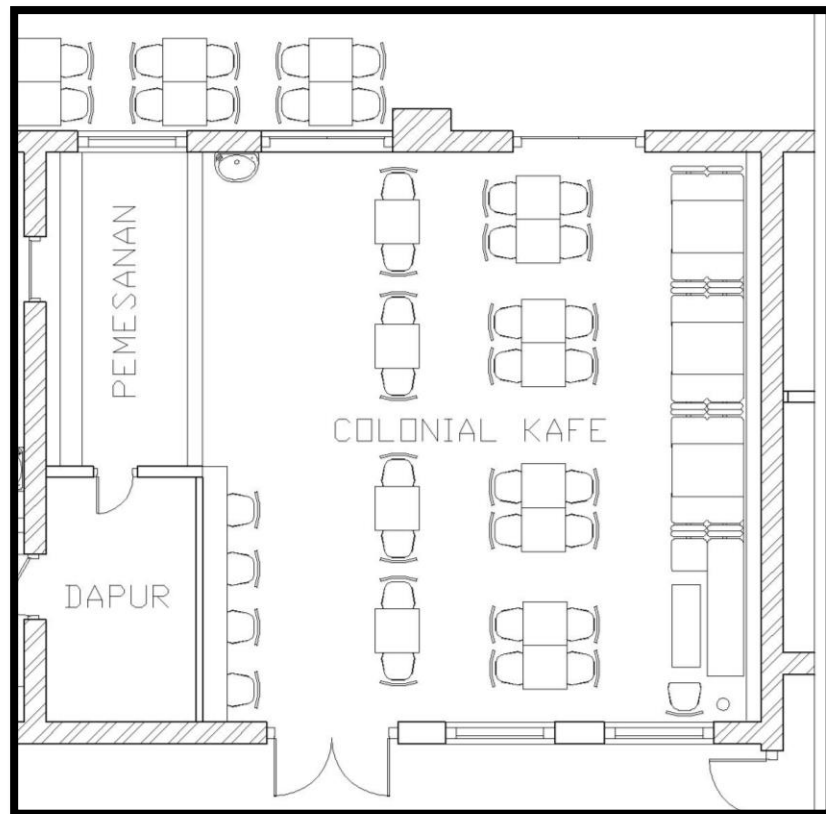


Gambar 5.27 Pengaplikasian motif avigon
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)



5.5 Pengembangan Desain Ruang Terpilih 3 (Colonial Cafe)

5.5.1 Layout furnitur



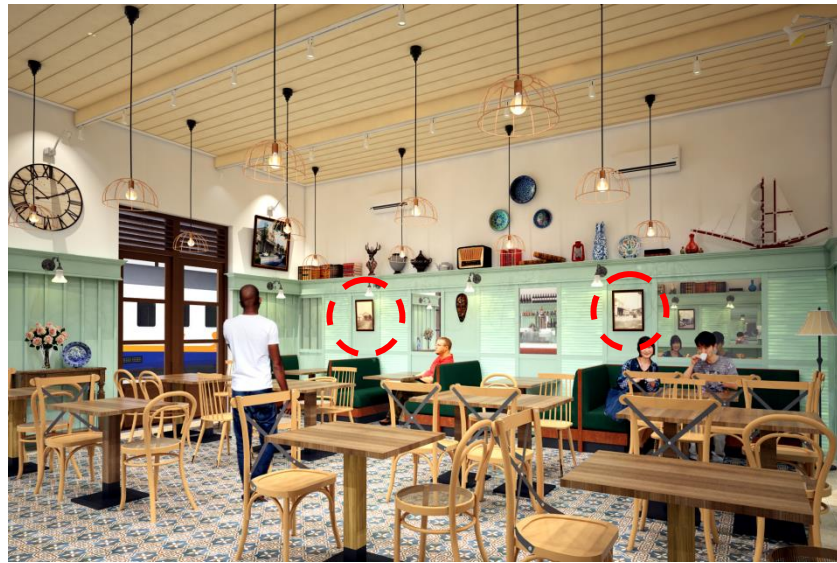
Gambar 5.28 Denah Ruang Terpilih 3
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Colonial café bagian 1 ini hanya bisa diakses melalui zona 3 yakni zona untuk umum (penumpang belum bertiket) sehingga semua orang dapat memasuki area café ini.

Kapasitas pengunjung colonial kafe yaitu 55 orang dengan 4 model tempat duduk yakni sofa untuk 4-6 orang, kursi rotan untuk 2-4 orang dan kursi bar untuk orang yang datang sendirian

5.5.2 Gambar 3D

Area café dihadirkan untuk menarik pengunjung agar tertarik dan datang ke stasiun Surabaya kota. Sehingga café didesain sangat unik dengan teknologi yang modern untuk menunjang kebutuhan pengunjung di masa kini maupun yang akan datang. Sesuai brand tersebut yakni “COLONIAL CAFÉ ” suasana yang dihadirkan yaitu suasana khas colonial namun dikemas menjadi lebih modern.



Gambar 5.29 3D 1 Ruang Terpilih 3
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Lantai menggunakan material tegel kunci sehingga menghadirkan suasana old dalam sebuah café yang modern. Kursi yang digunakan adalah rancangan milik thonnet yang sering kita jumpai di rumah rumah kolonial.

Selain menghadirkan suasana colonial, café ini juga membawa sejarah masa lalu stasiun Surabaya kota yang dikemas dalam bentuk pigura yang dihadirkan untuk menambah wawasan pengunjung tentang sejarah perkeretaapian di Surabaya.



Gambar 5.30 3D 2 Ruang Terpilih 3
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)

Tak hanya itu, colonial café juga menghadirkan barang barang kuno seperti radio, piring, buku, Gucci, dsb yang ditata sebagai hiasan untuk menarik pengunjung agar teringat akan kenangan masa lalu

View yang didapatkan saat memasuki café ini yaitu area peron dengan desain zaman belanda yang megah sehingga pengunjung dapat melihat langsung kereta yang datang maupun pergi dibalik kaca pintu dan jendela khas bangunan stasiun semut.



Gambar 5.31 3D 3 Ruang Terpilih 3
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)



5.5.3 Detail Furnitur dan Elemen Estetis

1. Furnitur

Sekian lama dijajah oleh Belanda, meninggalkan jejak yang tak pernah hilang, sampai sekarang. Salah satunya pada desain perabotan interior dan arsitektur. Gaya kolonial, demikian kita sering menyebutnya. Gaya kolonial kental dengan pengaruh Eropa, tak heran kalau seringkali terlihat mirip dengan gaya klasik.

Michael Thonet (2 Juli 1796 – 3 Maret 1871) membuat *furniture* kursi yang memiliki terobosan atau inovasi baru di dunia *furniture* kala itu. Ia mulai menemukan komposisi lem yang kuat untuk konstruksi *join* antar komponennya dan yang paling mengagumkan saat itu, ia sudah bisa membentuk lengkung dari material kayu dengan menggunakan uap panas.

Inovasi tersebut menghasilkan desain kursi yang belum pernah ada sebelumnya. Kursi yang sederhana, elegant, lebih ringan, nyaman, dan tahan lama.



Gambar 5.32 Varian kursi thonet
Sumber: <http://google.com> (2017)

Desain kursi buatan *Michael Thonet* tersebut memang istimewa dan menjadi desain yang mendunia hingga saat ini.



Kelebihan lain dari desain kursi tersebut adalah bisa masuk dalam segala *style* desain interior.

Seperti kebanyakan kursi masa itu yang digunakan di Belanda dan Perancis pada abad ke-17 hingga abad ke-18 yang terbuat dari kayu *Walnut* dan biasanya bersandarkan dan dudukan anyaman rotan.

Kayu *Walnut* sulit ditemukan dan harganya sangat mahal dan diolah dengan cara pemanasan dan pembentukan, disebut dengan teknik "*bentwood*" bentuknya yang elegan, telah membawa pengaruh dan kesan khusus bagi para pemakai kursi-kursi tersebut.

Kayu *Walnut* yang bisa memberikan nilai estetika tinggi. Jika anda cermati kursi kayu solid melengkung dan teknik sambungan *knock down* material berharga dan eksotik sehingga mebel ini sangat mahal dan hanya dimiliki orang kaya.



Gambar 5.33 kursi thonet
Sumber: <http://google.com> (2017)



2. Elemen Estetis

Backdrop pada area café terinspirasi dari jendela krepyek yang sering kita jumpai pada jendela rumah zaman belanda. Kali ini jendela krepyek diolah dan di jadikan *backdrop* colonial café. Pada sisi belakang bagian samping kanan dan kiri di beri hidden lamp yang dinyalakan pada sore-malam hari.



Gambar 5.34 pengaplikasian jendela krepyek
Sumber: Dokumen Pribadi (2017)



Halaman ini sengaja di kosongkan



BAB VI

SIMPULAN DAN SARAN

6.1 Simpulan

Dari pembahasan desain interior stasiun Surabaya kota sebagai konservasi bangunan bersejarah dapat disimpulkan bahwa:

1. Dalam perancangan gaya interior bangunan, disesuaikan dengan gaya arsitektur bangunan Stasiun Surabaya Kota. Maka pemilihan gaya rancangan yang diterapkan pada dalam bangunan ini yaitu *colonial style* yang merupakan perpaduan antara langgam *art deco* dan *indish empire* dengan ciri khas linear dengan elemen kayu, besi, dan kaca yang merupakan elemen yang banyak ditemukan di bangunan ini.
2. Konsep colonial yang diolah lebih modern merupakan desain yang sangat tepat untuk di terapkan pada stasiun Surabaya kota, selain untuk menunjang sisi sejarah bangunan peninggalan penjajahan yang perlu tampil representatif juga sekaligus meningkatkan kenyamanan pengunjung di dalam stasiun.
3. Dalam merancang konsep Konservasi yang tepat bagi Stasiun Surabaya Kota sebagai bangunan cagar budaya tidak hanya dengan tindakan revitalisasi saja namun juga harus memberikan nilai ekonomi, yaitu merubah fungsi sesuai dengan kebutuhan masa kini. Pemilihan jenis penggunaan harus dapat memberikan manfaat bagi masyarakat luas.
4. Hasil desain secara keseluruhan membuat stasiun menjadi lebih menyenangkan hal itu ditunjunklan dengan desain kursi tunggu yang lebih ceria dan berbeda dari kursi stasiun pada umumnya. Hasil konsep tersebut dapat mengurangi kesan gelap dan kumuh pada interior Stasiun Surabaya Kota.



6.2 Saran

Untuk mendapatkan hasil yang maksimal dari tindakan Konservasi Stasiun Surabaya Kota, seluruh pihak baik pemerintah maupun swasta harus mampu bersinergi untuk menciptakan hasil yang maksimal. Sebagai bangunan cagar budaya yang memiliki nilai historis dan keindahan arsitektural yang tinggi, Stasiun Surabaya Kota merupakan aset penting dalam perkembangan kegiatan pariwisata di Kota Surabaya.

Banyak kota-kota di dunia yang hidup karena industri pariwisatanya mampu mengelola bangunan bersejarahnya dengan baik. Pengelolaan bangunan cagar budaya ini tidak hanya berpengaruh baik bagi industri pariwisata, namun juga kepada masyarakat yang tinggal di dalamnya. Masyarakat di dalamnya akan mampu belajar tentang sejarah kotanya langsung melalui pengalaman bangunan di dalam kotanya sendiri, tidak hanya melalui foto-foto dan catatan dalam buku-buku sejarah.

Maka dengan itu diharapkan untuk kedepannya, Surabaya sebagai kota pahlawan mampu menjadi kota yang ramah bagi bangunan bersejarah yang ada di dalamnya, mengingat bahwa sejarah kota Surabaya sangat panjang dan penting sebagai pelajaran kita untuk maju ke depan. Bangunan-bangunan bersejarah ini kelak tidak hanya untuk diekspos keindahan dan eksotisme bangunannya saja, namun sebagai ruang waktu untuk mengingat sejarah dan perjalanan bangunan tersebut, dan ruang belajar yang hidup untuk dipelajari masyarakat sebagai bekal untuk bergerak maju ke depan.



DAFTAR PUSTAKA

- [1] A.W. Anggraita dan I.H. Marysa , 2016. *Studi Pengaruh Warna pada Interior Terhadap Psikologis Penggunaanya, Studi Kasus pada Unit Transfusi Darah Kota*. Surabaya.
- [2] Arya Abieta. 2011. *Pengantar Panduan Konservasi Bangunan Bersejarah Masa Kolonial*. Jakarta.
- [3] Budihardjo, E. 1997. *Arsitektur Pembangunan dan Konservasi*, Jakarta: Djambatan.
- [4] Danisworo,M. 1997. *The Meaning of Preservation and Conservation*, dalam *Preservation and Conservation of Cultural Heritage in Indonesia* Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.
- [5] Eko. 1997. *Arsitektur Pembangunan dan Konservasi*, Jakarta: Njambatan.
- [6] Handinoto dan Soehargo, paulus H.(1996). *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolinial Belanda di Malang*. Yogyakarta : Andi.
- [7] Handinoto. (1999). “*perletakan Stasiun Kereta Api dalam Tata Ruang Kota-kota di Jawa (Khususnya Jawa Timur) pada Masa Kolonial*”.
- [8] Honing, J. 1975. *Ilmu Bangunan Jalan Kereta Api*. PT. Pradya Pramita, Jakarta.
- [9] Karina Mecca. 2015. *Revitalisasi Stasiun Kereta Api Jakarta Kota Di Kawasan Kota Tua*. Tugas Akhir Mahasiswa Arsitektur Binus University, Jakarta.
- [10] Lynch, A Kelvin. 1960. *The Image of the City*. Los Angeles.
- [11] Nanik Rachmaniyah, Lea K. Anggraeni, Chyntia Putri Adiwijaya. *Studi Langgam Desain sebagai Dasar Mendesain Hotel*. Surabaya.
- [12] Papageorgiou.1971. *The Population Dencity amd Rent Distribution Models Within A Multicentre Framework Environment and Planning* 3 , 267-282. New York.
- [13] PT Kereta Api Indonesia. 2011. *Pedoman Teknis Pelestarian Bangunan Perkereta-Apian* . PT.KAI Persero. Jakarta.
- [14] PT Kereta Api Indonesia. 2012. *Pedoman standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia*. PT.KAI Persero. Bandung.
- [15] Ross Julian. (2000). *Railway Station : Planning, Design, and Management*. Reed Educational and Professional Publishing Ltd.Jakarta.
- [16] Silalahi. 2003. *Metodologi Penelitian dan Studi Kasus*. Sidoarjo: Citramedia.
- [17] Pemerintah Kota Surabaya. 2005. *Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 5 Tahun 2005 Tentang Pelestarian dan Pemanfaatan Lingkungan dan Cagar Budaya*. Sekertaiat Daerah Kota Surabaya . Surabaya.
- [18] Shahani, B.1990. *Railway Techniques Oxford*. New Delhi: TBH.
- [19] *The 1954 Hague Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict and the notion of military necessity* ,Netherlands.
- [20] Tommy Tondo Hapsoro. 2002. *Desain Interior Surabaya Heritage Café &Resto melalui revitalisasi eks Stasiun Kota Surabaya sebagai Objek Wisata Bersejarah*. Tugas Akhir Mahasiswa Interior ITS, Surabaya.

BIODATA PENULIS



Penulis yang bernama lengkap Raichanah Yasmin, lahir di Surabaya pada tanggal 26 Maret 1994. Merupakan anak ke 2 dari 2 bersaudara. Penulis menempuh pendidikan formal di SD AL-Irsyad Surabaya, SMP AL-Irsyad Surabaya, dan SMA Negeri 1 Surabaya. Setelah lulus dari SMA Negeri 1 Surabaya, Penulis yang memiliki hobi melakukan hal baru, *travelling* dan menyukai bangunan sejak kecil ini mengikuti Ujian Masuk Desain di tahun 2013 dan diterima di Jurusan Desain produk Industri, program studi Desain Interior (kini telah menjadi Jurusan Desain Interior) dengan NRP 3811300050.

Penulis mengambil Tugas Akhir dengan judul “Desain Interior *Stasiun Surabaya Kota Sebagai Konservasi Bangunan Bersejarah*” karena penulis ingin mengeksplor lebih dalam lagi tentang sejarah bangunan tua yang berada di kota Surabaya agar di kenal masyarakat muda mengingat banyak sekali bangunan peninggalan perjuangan kota tersebut tidak terawat bahkan di robohkan. Banyak kota-kota di dunia yang hidup karena industri pariwisatanya mampu mengelola bangunan bersejarahnya dengan baik. Pengelolaan bangunan cagar budaya ini tidak hanya berpengaruh baik bagi industri pariwisata, namun juga kepada masyarakat yang tinggal di dalamnya. Masyarakat di dalamnya akan mampu belajar tentang sejarah kotanya langsung melalui pengalaman bangunan di dalam kotanya sendiri, tidak hanya melalui foto-foto dan catatan dalam buku-buku sejarah.

Maka dengan itu diharapkan untuk kedepannya, Surabaya sebagai kota pahlawan mampu menjadi kota yang ramah bagi bangunan bersejarah yang ada di dalamnya, mengingat bahwa sejarah kota Surabaya sangat panjang dan penting sebagai pelajaran kita untuk maju ke depan. Bangunan-bangunan bersejarah ini kelak tidak hanya untuk diekspos keindahan dan eksotisme bangunannya saja, namun sebagai ruang waktu untuk mengingat sejarah dan perjalanan bangunan tersebut, dan ruang belajar yang hidup untuk dipelajari masyarakat sebagai bekal untuk bergerak maju ke depan.

Untuk berdiskusi dan bertukar pengetahuan tentang hal –hal yang berkaitan dengan judul tugas akhir Desain Interior dapat menghubungi penulis di raichanahyasmin@gmail.com.